

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Un supplément de quatre pages sur l'Émeute de Longchamp



L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP

Une bande d'énergumènes incendie les baraques
du Pari Mutuel de la pelouse.

(Voir page 770).

Publications Pierre Lafitte & C^{ie}
Je sais tout Fermes & Châteaux Femina
Musica Le Petit Magazine
9 & 11, Avenue de l'Opéra Paris

Abonnements :
Paris et Départements 24 francs
Étranger 28
Changement d'adresse, 0 fr. 75.



FINE-HENDAYE

★ **Izarra**

Liqueur exquise des
BASQUES
GRATTAU

Hendaye (B.-P.)

**CHASSIS
ET ROUES
ARBEL**

EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.

52, boulevard Haussmann, Paris

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.



TALONS TOURNANTS WOOD-MILNE
(CAOUTCHOUC)

Sont les plus durables parce qu'ils sont fabriqués avec le meilleur caoutchouc. Economisent dix fois leur prix en chaussures — Rendent la marche silencieuse et douce — diminuent la fatigue. Hommes, 1.50. Dames, 1.25, la paire. **Exigez WOOD-MILNE sur chaque talon pour avoir la vraie marque et la première qualité.** Se méfier des imitations inférieures. Si vous ne pouvez pas vous procurer ces talons chez votre fournisseur habituel, adressez-vous : Rayon 28, **H. SKEPPER, 13, rue du Caire, PARIS.** Joindre mandat ou timbres et donner le tracé de votre talon pour indiquer la grandeur.

CONFORT, ÉCONOMIE

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse

2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

HOLL-RESTAURANT de la Sambre
(Grand Pont de Meulan)
MEULAN-LES-MUREAUX
(Seine-et-Oise)



Admirable Terrasse sur la Sambre
Le rendez-vous choisi des Chasseurs

Nouveauté :
LES PLAQUES
et
Papiers de la **SIP**
5, rue Laffitte, Paris, Tarif sur demande

LA BENGALINE
est une excellente **Peinture-Émail** la plus on peinte soi-même très facilement le bois, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Prix et renseignements s'adresser au Directeur **LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.**

SUSPENSIOIR MILLI
élastique sans sous-cuisses, 20 pour VARICOÈLES, HYDROÈLES, BANDAGES CURATIFS, BAS-LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Martin

La Semaine Comique, par Henriot.



— Evitons surtout de tomber dans la mer !
— Vous ne savez pas nager ?
— Si, si... mais j'ai oublié d'emporter un caisson.



— Voilà ! je pédalais à grande vitesse, face au soleil. Tout à coup je me retourne et, qu'est-ce que je vois ? Mon ombre à un kilomètre derrière moi. Elle ne pouvait pas me suivre !



— Je vais à la chasse, c'est une habitude, mais est-ce bien la peine d'emporter mon fusil ? il y a si peu de gibier !



— Qu'est-ce qu'a donc votre cheval ?
— C'est un cheval de steeple que j'ai acheté il y a huit jours. Il ne marche que quand il a devant lui un obstacle à franchir !

**MOTO
NAPHTA**

PREMIÈRE ESSENCE DU MONDE
1^{er} Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuves, de g^{re} luxe, course et route, garant. dep. 120 f.; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s'commande, route et course, 2 à 6 chev. dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuves s'commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées. PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

FAUTEUILS DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hauteville
Les plus Hautes Récompenses
à médailles. Envoi Franco Catalogue

IMPERFORABLE
Pneu-Cuir

SANS PEUR

ANTIDERAPANT
Pneu-Cuir

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette. 19, Av. de la G^{de}-Armée, LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

ÉTABLISSEMENTS

TURGAN

LEVALLOIS-PERRET

OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME

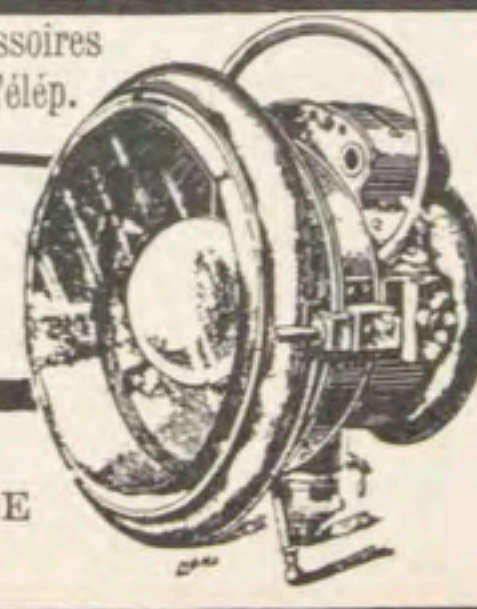
AUTO-FOURNITURES

ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER

Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL

HUSSENOT ET RAYNAUD

39, Rue de la Boétie, Paris. 580.88



DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les jours au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**. Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'AMÉNORRÉE DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE. LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-paiement. Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

HERNIE GUÉRISSE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC. Accepté par la Société de Chirurgie. Recommandé par les Membres du Corps Médical. Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, il supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le porteur peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de fatigue. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

**PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS**

SANTAL MIDY
Inoffensif. Supprime Copahu, Cubé, Liquides astringents. QUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie: cystite, catarrhe, hématurie. 113, faub. St-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Octobre 1906 N° 422

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS * Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



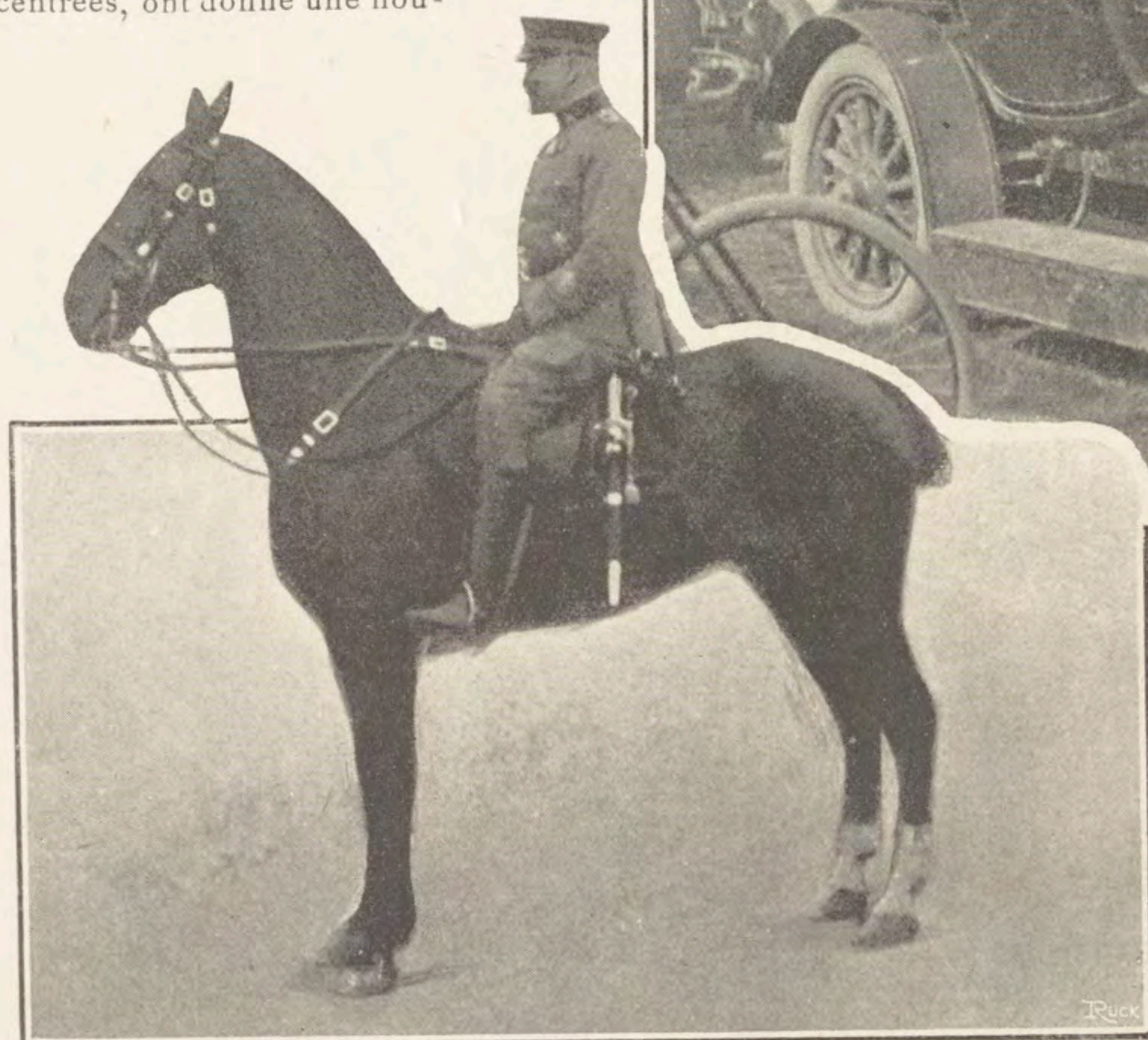
CONTANT, L'AUTEUR INVOLONTAIRE DE L'ACCIDENT DE BUFFALO

Le 8 octobre, un terrible accident jetait l'émoi au vélodrome Buffalo. Un match de motocyclettes avait réuni deux concurrents, Pernette et Contant. Pernette tomba en travers de la piste, à la sortie du premier virage. Pour l'éviter, Contant fit une embardée et, ne parvenant pas à maîtriser sa machine, passa sur les balustrades, faisant plusieurs victimes. Finalement, il tombait sur le plancher, se blessant à la tête, malgré son casque protecteur. (Voir pages 763, 766 et 767.)

L'Automobile aux Grandes Manœuvres allemandes en Silésie

En Allemagne, on s'occupe beaucoup de l'utilisation de l'automobile dans les services de l'armée. Les progrès sont rapides, les corps bien organisés, malgré quelques esprits encore arriérés.

Les grandes manœuvres en Silésie, pour lesquelles, sur l'ordre de l'empereur, sept divisions furent concentrées, ont donné une nou-



Le chef du corps d'automobiles.

Le baron von Brandenstein, chef du corps d'automobiles, a suivi toutes les manœuvres à cheval.



Un chauffeur impérial.

Le duc Ernest Günther de Schleswig Holstein, beau-frère de l'empereur.

velle occasion aux autorités militaires allemandes d'examiner la valeur et l'emploi du nouveau corps d'automobilistes. Quarante-deux membres de ce corps avaient reçu l'ordre de prendre part à ses exercices et avaient été attribués à l'état-major des diverses armées et à la direction en chef des manœuvres. Le chef du corps d'automobilistes le baron von Brandenstein, assistait à cheval aux manœuvres dans la suite de l'empereur. Les chefs des deux armées, le général de Lindequist et général de Worschy, se servaient sans cesse de leur voiture pour se rendre rapidement d'une aile à l'autre. L'empereur et les membres de la famille impériale montraient aux autres comment on doit se servir de l'automobile en campagne et on voyait partout la rapide « Irma » de l'empereur, conduite par le vieux coureur Werner, maintenant chauffeur de Guillaume II. Toutes les automobiles impériales avaient été commandées aux manœuvres et il y

en avait dix qui servaient à l'expédition. Ce nombre sera encore augmenté aux manœuvres prochaines, dans lesquelles les automobiles des princes Oskar et August Wilhelm feront leur début. Le prince impérial, héritier de la couronne allemande et chauffeur passionné, ne prit point part aux manœuvres en Silésie, et ses trois voitures y manquaient, parce qu'il dut conduire son escadron des gardes du corps aux manœuvres du corps de la garde. Des parents de l'empereur, c'était surtout le duc Ernst Günther de Schleswig Holstein, qu'on vit toujours dans sa Mercedes, surveillant les mouvements des troupes. Les voitures des membres du corps d'automobilistes étaient en excellent état, et les conducteurs exécutaient chaque ordre avec soin et habileté, mais l'emploi des automobiles par les généraux n'était pas encore complètement à la hauteur des temps.

La vieille et la nouvelle école. Il y a des généraux qui sont vaincus que l'automobile est un instrument technique militaire qui possède une grande valeur dans la main d'un chef adroit, mais il y en a aussi beaucoup qui ne peuvent pas encore s'accoutumer à changer la selle contre une place confortable dans l'automobile. Ils s'en servent pour transporter leurs ordonnances pendant qu'eux-mêmes se rendent à cheval par le terrain, méprisant ainsi la valeur de l'automobile.

Quant à la génération plus jeune, surtout les officiers de l'état-major, elle a l'opinion que l'automobile est un instrument indispensable pour une armée moderne. Ils s'en servent pour faire des reconnaissances, pour aller aux ordres et pour écrire les ordres dans l'automobile. Quant à la distribution des voitures parmi les troupes, je suis persuadé qu'il y en avait trop dans la direction centrale des manœuvres et trop peu parmi les troupes, et je crois qu'il serait aussi nécessaire de donner des automobiles aux chefs d'artillerie pour se rendre vite dans les nouvelles



Le chef de l'armée bleue.

Le général de Lindequist, chef de l'armée bleue (armée de défense), a suivi toutes les manœuvres en automobile.

positions et pour y faire des reconnaissances soigneuses.

On ne vit pas aussi des patrouilles de cavalerie accompagnées par des automobilistes qui sont employées avec quel succès en France et en Autriche. L'automobile de guerre et les camions militaires étaient restés aussi à Berlin, et c'était une grande faute du commandement en chef de l'armée d'avoir laissé passer une occasion tellement excellente pour mettre à l'épreuve les camions militaires. C'est vrai que les autorités militaires à Berlin, qui ont à décider sur les affaires automobiles, sont d'un manque d'initiative extraordinaire, de manière que l'année passée on n'a fait aucun progrès en Allemagne quant à l'automobile militaire. Une des causes de ce manque de progrès consiste en ce que les autorités militaires sont trop fières pour travailler avec l'industrie automobile. Elles veulent construire leurs voitures elles-mêmes, sans posséder les connaissances et l'expérience de la longue période d'années qui a produit le développement de l'industrie dans les grandes usines bâtissant des camions. Je connais, par exemple, un cas, dans lequel une usine réputée en Allemagne et dans tout le monde pour bâtir des camions excellents et soigneusement construits, offrit aux autorités un camion pour faire des expériences militaires avec lui. Mais cette offre, qui aurait été acceptée avec grande joie par les autorités militaires de chaque armée du monde, fut refusée fièrement par les autorités militaires allemandes.



Le corps volontaire.

Le corps volontaire des automobilistes d'Allemagne est l'un des corps les mieux constitués de toutes les armées européennes.

corvées passant par tous les chemins, comme c'était le cas avec les automobiles du corps d'automobilistes.

Les grandes manœuvres furent terminées par une critique de l'empereur. C'est à cette occasion qu'il remercia les membres du corps d'automobilistes pour leur zèle et pour leurs services excellents, et il disait qu'il n'aurait pas été possible d'arranger les manœuvres de cette façon et de les développer d'une manière aussi satisfaisante, si l'automobile ne l'avait pas secondé. Un grand nombre de décorations fut la récompense des hommes qui s'étaient placés comme volontaires dans le service de l'armée, pour les remercier de s'être rendus à l'appel de l'empereur dans l'intérêt de la patrie.

OBER LEUTNANT WALTER CERTEL.

L'auto impériale.

Guillaume II a choisi, comme conducteur, l'ancien champion Werner, et ne quitte qu'à rarement son automobile.



Une patrouille.

Notre photographie représente une patrouille d'officiers de l'armée rouge (armée d'invasion).

L'empereur cherche à faire pour le mieux, et lui, savant et énergique comme il est, reconnaît complètement la grande valeur de l'automobile. Mais ce sont les autorités militaires, qui retardent le développement de l'automobilisme militaire en Allemagne, et qui se laissent rattraper par les autres Etats militaires, et on doit aussi considérer que les sommes qui sont mises à leur disposition par les parlements sont très modestes. Du reste, on raconte que dans la session prochaine des sommes nouvelles doivent être exigées pour augmenter le corps des automobiles militaires.

Les motocyclettes Quant aux motocyclistes, il y en avait un assez grand nombre aux manœuvres. Ils se sont montrés conducteurs habiles et mécaniciens adroits, et furent employés par les autorités militaires pour transmettre les ordres.

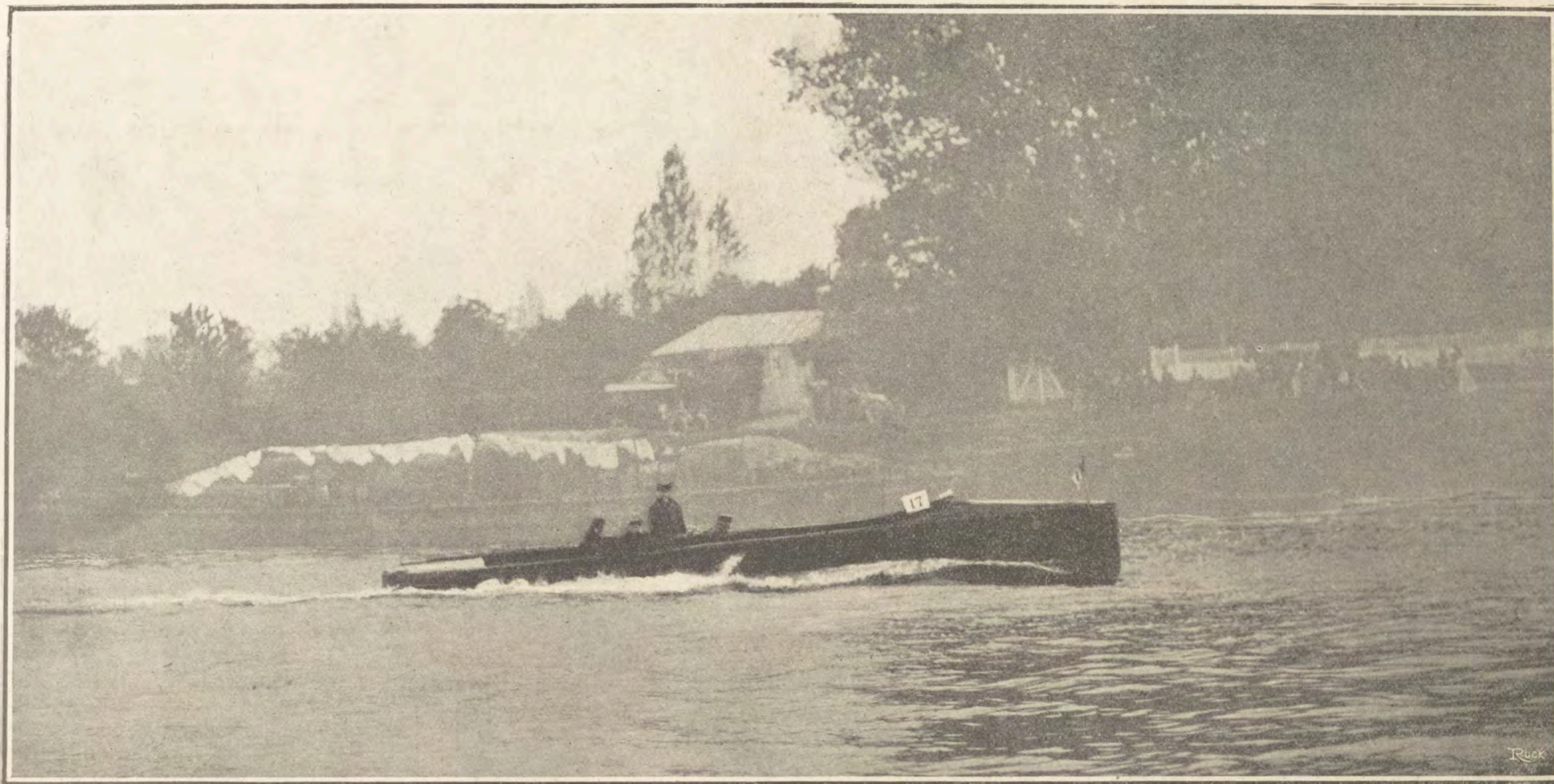
Le matériel des motocyclistes était excellent et les motocyclettes possèdent la même résistance contre les rudes



Officier de l'état-major écrivant un ordre.

L'automobile donne tout le confort qu'il ne pouvait être question d'avoir à cheval. C'est ainsi que les officiers ont le loisir d'écrire les ordres dans la roiture.

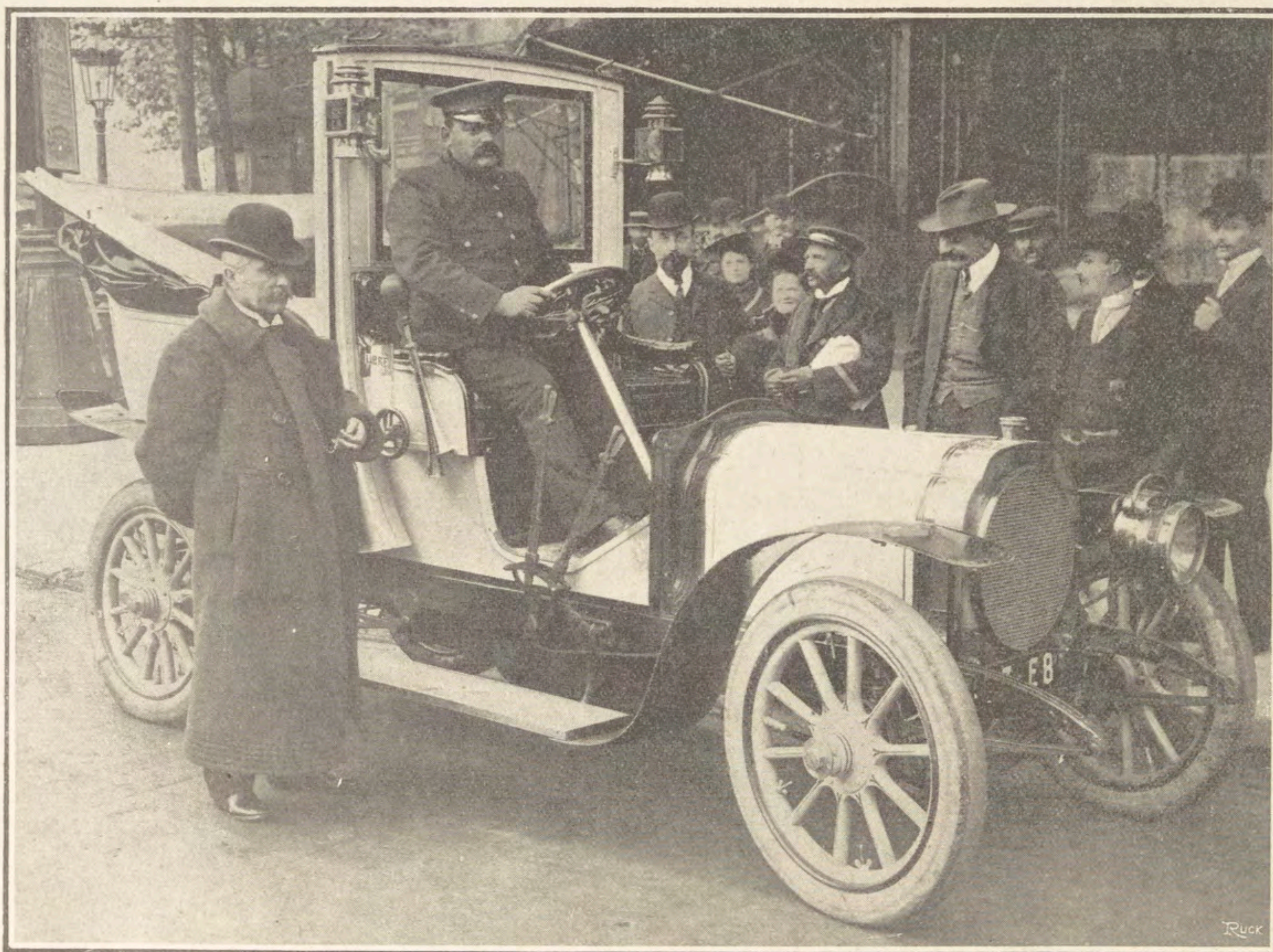
LA COUPE DE L'AUTO



La Lorraine II, à M. Pérignon, qui a fait le meilleur temps des cruisers.

Le meeting de canots automobiles disputé dimanche, à l'occasion de la Coupe de l'Auto, avait amené à Maisons-Laffitte une foule considérable. La Lorraine II, le nouveau bateau de Pérignon, à moteur Lorraine-Diétrich, barree par son propriétaire, a fait le meilleur temps des cruisers, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 25 m. 51 s. 2/5, soit à une vitesse moyenne de 34 kilom. 9/4.

UNE COURSE DE FIACRES AUTOMOBILES



Le vainqueur Jamois, au départ.

C'est l'auto-taximètre Chenard et Walker, muni de pneumatiques Le Gaulois et de la magnéto Simms-Bosch, conduit par L. Jamois, qui a triomphé dans la course de fiacres automobiles. Ce véhicule, à 4 cylindres, a battu cinq concurrents.

UNE course vraiment originale fut celle qui fut disputée le 12 octobre, entre fiacres automobiles. Les organisateurs, sans prévenir personne, même pas les concurrents, firent prendre six taximètres de marques différentes. Ils partirent tous de la Taverne Royale.

Au wattman les voyageurs indiquèrent l'itinéraire suivant : rue Royale, place et pont de la Concorde, boulevard Saint-Germain, pont et boulevard Henri-IV, les grands boulevards. Ce circuit fut bouclé trois fois de suite, ce qui donnait le parcours total de 31 kilom. 500. Grâce au manque complet d'organisation, on n'a eu à signaler aucun incident, aucun accident. Très loyalement, les conducteurs ne se sont ni tassés, ni coupés. Les voitures étaient dans un état de fraîcheur remarquable à l'arrivée.

C'est le fiacre Chenard et Walker, conduit par Louis Jamois, qui a triomphé, en 1 h. 3 m. 35 s., soit à une moyenne horaire de 29 kilom. 725. Malgré cette vitesse, aucun agent n'a verbalisé.

Cette victoire, encore qu'il ne s'agit que d'une course impromptu, est d'un bon augure pour la maison Chenard et Walker. Elle lui permet d'en espérer d'autres. Ses directeurs ont regretté que l'épreuve ne fût pas en même temps une épreuve de consommation, car ils se font fort de prouver qu'ils peuvent effectuer le même parcours à une allure plus rapide et avec une consommation moindre que tous les véhicules concurrents.

J. M.

L'ACCIDENT DE BUFFALO

L'accident survenu au Vélodrome Buffalo n'a pu se produire qu'en raison d'un concours extraordinaire de circonstances malheureuses. Peut-être conviendrait-il, à l'avenir, d'aménager autour des pistes la double clôture qui existe dans les arènes de courses de taureaux.



Le virage du vélodrome Buffalo

Au cours d'un match entre Pernette et Contant, la courroie de la motocyclette du premier s'étant rompue, le coureur fut projeté sur la piste, où il tomba au point A. Pour l'éviter, Contant prit l'extérieur. Il vint toucher la palissade au point B, et continua sa route sur cette paroi verticale

Le terrible accident survenu récemment à Buffalo a causé une émotion considérable dans les milieux sportifs. Jamais rien de semblable ne s'était produit sur les vélodromes et il a fallu, pour que nous ayons deux morts à déplorer, un concours singulier de fatalités.

Mais voici comment les choses se sont passées.

Après un ou deux tours d'essais, les deux motocyclistes Contant et Pernette, qui devaient disputer un match avec des motocyclettes d'un poids maximum de 50 kilos se virent donner le départ à leur passage devant la tribune du juge. Pernette à l'intérieur, précédait de quelques mètres son camarade. Vers le tiers du virage environ, Pernette tomba; sa machine dégringola vers la pelouse, cependant que le coureur projeté à l'extérieur, commençait par rouler sur lui-même en montant dans le virage, puis lui aussi dégringolait sur la pelouse.

En somme, soit par la machine, soit par le corps de Pernette, la partie inférieure du virage était barrée à Contant, qui prit instantanément la meilleure décision à prendre, en l'espèce, s'échapper à l'extérieur. Mais à l'allure alors atteinte, il est bien difficile de se redresser rapidement. Contant dépassa la position d'équilibre, arriva en oblique sur la balustrade verticale, et roula sur cette paroi pendant environ 18 mètres.

L'un des cale-pieds buta alors — la machine basculant constamment — contre un poteau, la motocyclette bascula et ce fut également la chute pour Contant.

Somme toute, l'accident eût été tout à fait bénin, si par un mouvement de curiosité bien naturel, les spectateurs du virage ne s'étaient penchés avidement sur la balustrade pour mieux voir la chute de Pernette.

Contant roulant comme je l'ai expliqué sur la balustrade, il était inévitable que toutes ces têtes dépassant l'alignement fussent violemment tamponnées. Les deux premiers atteints succombèrent presque immédiatement à des fractures du crâne; trois autres personnes furent assez sérieusement blessées.

Certains de nos confrères ont cru pouvoir à ce sujet; incriminer la piste elle-même: c'est faire preuve d'un sérieux manque de réflexion. On a pu impunément dépasser le 100 à l'heure à Buffalo et j'estime qu'au moment de l'accident, Pernette et Contant ne dépassaient pas 85 — un calcul



Le motocycliste Contant

qui, en voulant éviter son camarade Pernette, fut la cause involontaire de l'accident.

dans lequel se produisit l'accident.

jusqu'au point C. A partir de ce point, il roula littéralement sur les poitrines des spectateurs, jusqu'à ce que sa roue d'avant vint heurter, au point D, un poteau contre lequel elle se brisa. La distance, entre les points B et D, est de 18 mètres.

aisé prouve qu'à 74 à l'heure, Contant peut boucler le virage en roulant sur la balustrade verticale.

Il était dit décidément qu'on écrirait beaucoup d'hérésies au sujet de ce terrible accident: un autre confrère, sportif celui-là, ce qui est plus grave, a écrit qu'avec cette passion pour les courses de motocyclettes, les constructeurs avaient été amenés à faire rouler sur les vélodromes des machines d'un poids excessif, telles qu'il était aisé de prévoir avec certitude une dangereuse aventure. Notre excellent ami de Lafreté, — car c'est de lui qu'il s'agit — a oublié les conditions du match Pernette-Contant (machines de moins de 50 kilos) et méconnu une loi physique élémentaire: à savoir que

le relèvement des virages est indépendant du poids des mobiles.

La vérité est que cet épouvantable accident a nécessité un concours fatal de circonstances malheureuses; la largeur de la piste n'est pour rien là-dedans. Supposez qu'au Grand Prix de la Sarthe, là où la route avait 25 mètres de large, deux voitures se soient présentées se suivant à une cinquantaine de mètres et roulant à 120 ou 130 à l'heure. Subitement, pour une cause quelconque (essieu cassé, par exemple) la première capote, barrant le milieu de la route. Instinctivement, le conducteur de la seconde obliquera et ne pourra jamais se redresser; ce sera l'irruption dans la foule avec toutes les conséquences qu'on devine.

Et cependant, qui incriminer? Ce sont là accidents qui représentent le mystérieux rôle du destin, la part que n'atteignent pas les calculs humains et que le fameux coefficient de sécurité ne suffit pas toujours à éliminer.

Comment éviter le retour de faits semblables?

Nous avons vu clairement que rien, dans l'accident lui-même n'était imputable au vélodrome. La piste est convenablement tracée, et la balustrade, qui a supporté pendant 18 mètres un effort de plusieurs centaines de kilogrammes a montré qu'elle était suffisamment robuste.

Un remède assez simple paraît pouvoir être appliqué: celui qui consisterait à aménager autour de la piste une double balustrade, l'extérieure étant légèrement surélevée vis-à-vis de l'intérieure, et l'intervalle libre entre les clôtures étant rigoureusement interdit au public. C'est le système employé aux courses de taureaux.

C. FAROUX.

Les Championnats du Monde aux Folies-Bergère



Pons (Français).
Le vainqueur du premier
Championnat du monde, en
1896.

lutte, organisé avec le concours de notre confrère *les Sports*, soit la plus belle et la plus sportive manifestation du genre à laquelle le public parisien ait été jamais convié.

Il tient aussi — et il convient de l'en féliciter — à ce qu'elle soit la plus rigoureusement régulière de toutes les épreuves similaires. Le nom seul de Pietro Dalmasso, choisi comme arbitre, du grand Pietro, que la génération actuelle n'a pas connu — ajoute encore au caractère classique de ce Championnat du Monde, qui va faire revivre aux Folies-Bergère les fameuses soirées turques d'antan.

On a écrit à tort que la lutte ne fut un sport codifié d'une façon précise que depuis l'année 1898, époque du premier Championnat du Monde.

Un code de lutte existait antérieurement à cette date; il était en vigueur dans toute la région sud-ouest de la France et principalement à Bordeaux et dans les localités environnantes. Le département de la Gironde fut d'ailleurs le berceau de la lutte. Le pays fournit des hommes remarquablement adroits, vifs, très vites dans leurs attaques, donnant toujours à leur rencontre un mouvement, un brio extraordinaire qui soulevaient d'enthousiasme les spectateurs.



Petersen (Danois).
Champion du monde en 1904,
fut battu, en 1905, par Pad-
doubny.



**Laurent le Beaucairois
(Français).**
Vainqueur du troisième
Championnat en 1900.

Aujourd'hui ces mêmes hommes, quelque fins lutteurs qu'ils soient, se heurtent à des colosses, produits des races slaves et anglo-saxonnes. La lutte professionnelle s'est vulgarisée; le métier fournit des athlètes puissants qui luttent exclusivement en force, mais contre lesquels viennent s'épuiser toutes les finesses du métier.

La lutte est devenue depuis sept ou huit ans une profession lucrative; elle a connu un âge de pierre, qui ne manquait pas d'un certain pittoresque, mais qui ne permettait pas aux lutteurs d'avoir des valeurs en portefeuille.

Aujourd'hui la baraque aux quinquets fumeux a fait place au music-hall moderne, rutilant de lumières, et le Championnat du Monde, qui commence le 25 octobre, aux Folies-Bergère, s'an-

A propos du 7^e Championnat du Monde de lutte, qui va commencer incessamment sur la scène des Folies-Bergère, un rapide historique de cette épreuve nous montre ce que sont devenus les anciens champions.

On va lutter, à partir du 25 octobre et jusqu'à une date indéterminée, sur la scène des Folies-Bergère.

C'est sur cette scène, qui servit jadis de ring aux rencontres fameuses de Nouroullah, Yousouf, Mehmet, Kara-Osman contre les Gambier et les Sabès, que sera disputé, par une pléiade d'hommes de tout premier ordre, le titre de Champion du Monde.

Ruez, l'habile directeur du music hall de la rue Richer, tient à ce que le Championnat du Monde de

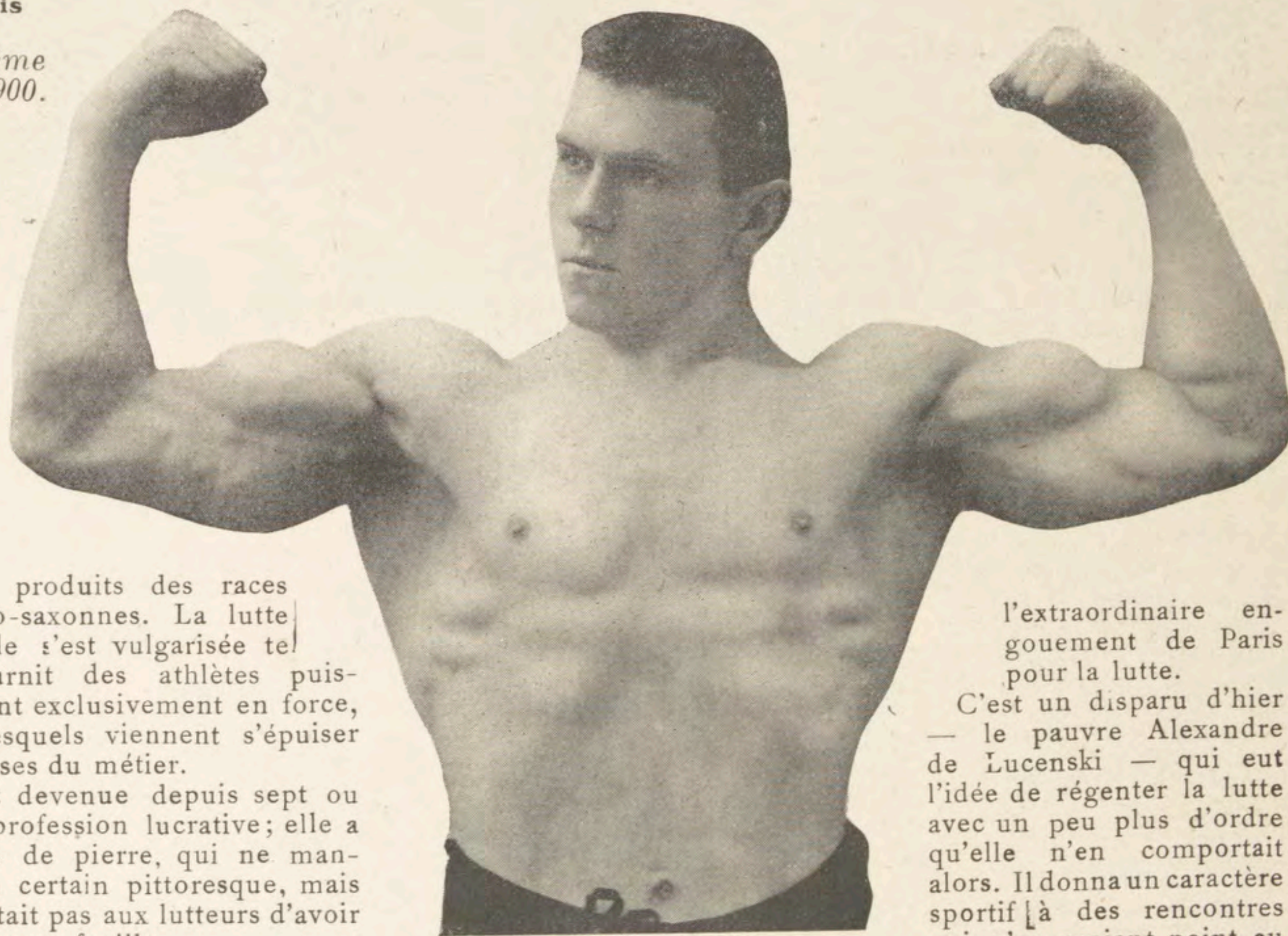


Kara-Abmed (Turc).
Le seul lutteur turc qui ait été champion du monde. A gagné le Championnat de 1899.

nonce comme la plus brillante épreuve du genre qui ait jamais eu lieu.

Les Le Championnat du Monde de lutte est, en somme, de création relativement récente, d'autrefois puisqu'il n'en est qu'à sa septième année d'existence; il est le sixième du nom, mais en 1903, il ne fut pas disputé.

Avec le premier Championnat du Monde commença



Hackenschmidt (Russe).
Quatrième champion du monde, battant Constant le Boucher.

l'extraordinaire engouement de Paris pour la lutte.

C'est un disparu d'hier — le pauvre Alexandre de Lucenski — qui eut l'idée de régenter la lutte avec un peu plus d'ordre qu'elle n'en comportait alors. Il donna un caractère sportif à des rencontres qui n'en avaient point eu à Paris jusqu'alors, et convia les lutteurs à une épreuve internationale qu'il qualifia « Championnat du Monde », pour bien souli-

gner le but cherché, qui était de trouver le meilleur homme de la spécialité.

Le titre, depuis, a fait fortune. C'était, au reste, l'époque où les Folies-Bergère encaissaient le maximum avec les matches qui mettaient chaque soir aux prises nos meilleurs hommes contre les lutteurs turcs importés en France de Constantinople et de Choumla par Doublier.

Ce fut à Paul Pons que revint l'honneur de porter le premier le titre de Champion du Monde. Notre compatriote dut s'employer sérieusement, pour battre un très bel athlète russe, Pytlasinski, qui arrivait en France précédé d'une grande réputation.

En ce temps-là — comme on pourrait écrire dans l'évangile de lutte — le championnat comportait trois catégories de lutteurs (poids lourds, poids moyens et poids légers). En somme, chacun était champion dans sa catégorie, mais, aux yeux du public, un seul homme dominait la situation : c'était le « gros », le Champion du Monde.

On eut bien vite fait d'abandonner cette classification. Et ce fut un tort, un tort grossier.

C'est une hérésie sportive de fonder, en une seule catégorie, tous les hommes, quel que soit leur poids. C'est écarter volontairement de la profession de lutteur les hommes dont l'abatage et la pesanteur ne sont pas les qualités premières.

Et, cependant, il faut bien convenir qu'une pareille sélection, toute commandée qu'elle soit par la logique sportive, doit fatalement arriver au résultat qui donne aujourd'hui aux poids lourds la priorité sur les hommes de poids moyens.

Mais revenons au premier Championnat du Monde.

Pons n'a plus, depuis, pris part à aucun championnat du monde. Il lutte encore, mais songe à se retirer ; il y a vingt ans exactement qu'il est sur la brèche.

Le second Champion du monde fut un des plus habiles lutteurs que la Turquie nous ait envoyés. Ce fut assurément celui qui s'assimila le mieux la lutte française.

Kara-Ahmed était un très habile truqueur et un roublard de tout premier ordre. Ses démêlés avec Laurent le Beaucairois firent les jolis soirs du second Championnat du Monde. Le Beaucairois tomba le Turc dans la finale du Championnat des poids lourds et Kara plaqua Laurent dans la lutte ultime pour le titre de Champion du Monde. Laurent le Beaucairois décrochait enfin la palme en 1902 et venait ajouter son nom à la liste des Champions du Monde.

Ce troisième Championnat ne fut d'ailleurs pas très intéressant.

Est-ce pour cette raison que, l'année suivante, l'épreuve fut abandonnée ? On ne l'a jamais su très exactement, mais toujours est-il que Laurent n'eut point, l'année suivante, à défendre son titre.

Hackenschmidt triompha de Constant le Boucher dans le quatrième Championnat. C'est le Danois Petersen qui fournit le cinquième Champion du Monde. Ce Peter-



Le cosaque Zaporog Paddoubny.
Le champion du monde actuel qui luttera, prochainement, aux Folies-Bergère.

sen avait été amené à Paris, deux ans auparavant, par Jacobus Koch, ou, pour parler plus exactement, il avait été présenté aux organisateurs du troisième Championnat par Koch, car le Danois était venu de lui-même à Paris, avec l'intention bien arrêtée de s'y faire un nom. On sait qu'il y a réussi.

L'an dernier, enfin, le Championnat du Monde était gagné par le cosaque Paddoubny, qu'Eugène de Paris, professeur au Cercle athlétique de Saint-Petersbourg, avait amené en France précédemment, et réexpédié à Paris l'an passé, avec la certitude de lui faire remporter le Championnat du Monde.

Paddoubny, véritable merveille athlétique, figure parmi les premiers inscrits dans le Championnat de 1906. Il défendra donc cette année, son titre aux Folies-Bergère ; il a de bien grandes chances de le conserver.

En somme, et pour terminer ce rapide examen du passé, le Championnat du Monde a été disputé six fois ; la France a fourni deux champions et a été battue quatre fois :

- 1^{er} Championnat : PONS (Français) ;
 - 2^e Championnat : KARA-AHMED (Turc) ;
 - 3^e Championnat : LAURENT LE BEUCAIROIS (Français) ;
 - 4^e Championnat : HACKENSCHMIDT (Russe) ;
 - 5^e Championnat : PETERSEN (Danois) ;
 - 6^e Championnat : PADDUBNY (Russe).
- A qui le septième ?

Le Championnat du monde de 1906. La réponse est assez difficile à donner. Le lot qui va se présenter

cette année aux « Folies-Bergère » s'annonce comme devant être formidable et dépasse de loin tous les teams réunis jusqu'à ce jour dans ces sortes de compétition.

Nous relevons d'abord le nom du tenant, Paddoubny, qui triompha l'an dernier, après un combat acharné de plus de deux heures avec Petersen. Va-t-il renouveler son exploit ? Sera-t-il dans la même forme ? Tous ses adversaires devront-ils s'incliner devant sa force et devant sa science ?

Ses performances passées permettent de le supposer.

Toutefois, ce n'est qu'un timide pronostic, car ses rivaux, bien décidés à avoir recours à toutes leurs ressources pour lui ravir son trophée, se sont entraînés avec un soin tout spécial. Et lorsque des hommes comme Petersen, comme Aimable de la Calmette, comme Anglio, comme Smejkal s'entraînent sérieusement, les athlètes considérés comme invincibles doivent se tenir sur leurs gardes.

Le second favori sera indubitablement Petersen.

Vous vous souvenez de sa victoire retentissante sur Beck-Olsen, en 1905, et de sa merveilleuse résistance dans la finale du Championnat du Monde.

FIORAVANTI.

NOTES DES ÉDITEURS

LE Conseil d'administration, la rédaction et le personnel des « Publications Pierre Lafitte et Cie » sont heureux d'adresser leurs félicitations à leur directeur, M. Pierre Lafitte, à l'occasion de sa nomination dans l'Ordre de la Légion d'honneur.

¶

Nous engageons les futurs exposants du Salon de l'Automobile qui désirent figurer dans le numéro extraordinaire que nous préparons en vue de cette manifestation industrielle, à nous en informer au plus tôt, les emplacements disponibles commençant à se faire rares.

¶

Ceux de nos lecteurs qui habitent Paris et qui remontent, soit en auto, soit à bicyclette, l'incomparable avenue des Champs-Élysées, ont certainement remarqué les travaux que nous exécutons au n° 90. Nous transformons depuis huit mois un des plus jolis hôtels des Champs-Élysées en vue d'y installer nos différents services de direction, administration, photographie, photogravure, etc.

Nos publications auront là un cadre digne de leur importance, et pour la première fois en France, une maison d'éditions sera installée avec autant de confort et de modernisme. En plus de nos bureaux, nous construisons dans le même immeuble une salle de fêtes dans laquelle auront certainement lieu des réunions sportives, entre les grandes manifestations mondaines, artistiques et musicales qui sont déjà annoncées.

Bien entendu, nos abonnés ne seront pas oubliés, et, en dehors des fêtes auxquelles ils seront gracieusement conviés, nous exigerons de toutes les personnes qui loueront notre salle pour y donner un spectacle quelconque qu'elles fassent 10 0/0 de réduction sur le prix des billets en faveur de nos abonnés.

¶

Nous envoyons un spécimen de *Je sais Tout*, *Femina*, *Musica*, *la Vie au Grand Air*, *Fermes et Châteaux*, *le Petit Magazine* à toute personne qui nous en fait la demande. Nous adresser 0 fr. 25 par spécimen demandé (étranger 0 fr. 50).

Pierre LAFITTE et Cie.



A 80 kilomètres à l'heure sur une paroi verticale! La scène de l'accident dont on a vu plus haut le récit. En voulant éviter son camarade Pernette, qui venait de tomber, et dont le corps et la motocyclette occupaient presque toute la largeur de la piste, Contant prit l'extérieur, mais il fut emporté jusqu'à la palissade, sur laquelle il grimpa à la hauteur de l'U du mot Humber. Il continua à rouler en montant sur cette paroi verticale, à 80 kilomètres à l'heure, jusqu'au second E du mot Eadie. Là, il sortit tout à fait et roula littéralement sur les poitrines et les têtes des

LODROME BUFFALO

La Vie au Grand Air



accident, reconstituée au moyen de documents photographiques.

spectateurs, jusqu'à ce que sa roue d'avant vint s'abîmer sur un poteau, où elle se brisa. C'est ce qu'exprimait le malheureux motocycliste, d'une façon très impressionnante, en disant : « Je sentais que je roulais dans du mou ! ». C'est dans ces quelques derniers mètres que furent atteintes les infortunées victimes. Aussitôt le choc, le coureur et sa machine roulèrent jusqu'en bas de la piste. Contant s'en tira sans graves blessures : un œil contusionné et l'oreille droite quelque peu décollée ; quant à Pernette, il était sain et sauf, prêts tous deux à recommencer leurs périlleux exercices.

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE



Le lieutenant F. Lahm, après sa victoire dans la Coupe G. B., est retourné à Saumur, pour y suivre les cours d'équitation.

COURRA-T-ON EN 1907?

Aurons-nous, l'année prochaine, une course de vitesse? Une telle question, il y a quelques jours encore, eut paru saugrenue. Pouvaient-on la poser après les victoires successives de la France au Circuit de la Sarthe et aux Ardennes, au lendemain du jour où dans la Coupe Vanderbilt, sur cinq arrivés, les Français ne laissaient à leurs adversaires que la deuxième place? Et cependant la question fut posée et ce qu'il y a de plus grave, elle ne fut pas solutionnée immédiatement.

A la demande du chevalier René du Knyff, président de la Commission sportive, les membres du Comité ne se sont pas trouvés d'accord pour répondre. Les avis se sont partagés: tandis que M. Brasier montrait la nécessité d'une épreuve de vitesse, le marquis de Dion s'y opposait avec sa fougue et sa conviction ordinaires. Finalement, on décida de demander l'avis de la Chambre Syndicale.

L'année dernière, cet avis fut unanime en faveur de la course. Mais, aujourd'hui, la question est complexe. On lui demande en même temps si le règlement doit être modifié, et qui paiera les frais de l'épreuve.

Néanmoins il est permis de supposer que les constructeurs favorables à la course seront en majorité au sein de la Chambre. Tout s'arrange, d'ailleurs. Voici qu'on parle d'une proposition qui serait susceptible de tout concilier. On choisirait un circuit court d'une cinquantaine de kilomètres qu'il serait facile et moins coûteux de garder. On percevrait un droit d'entrée qui permettrait de récupérer une partie des dépenses. Peu à peu nous allons vers l'autodrome, ce qui est peut-être la meilleure solution à la question si controversée.

Mais autodrome ou circuit, ce qu'il faut à tout prix, c'est que nos constructeurs aient leur course en France et qu'ils ne soient pas contraints à traverser la frontière pour aller se mesurer contre leurs adversaires étrangers dans les épreuves où ils sont, nous le savons par expérience, trop souvent handicapés.

F.-A. WHEEL.



BICYCLETTE munie d'un léger moteur. Elle fournit tout à tour les agréments de la motocyclette et ceux de la bicyclette.

CYCLISME



45 partants pour le championnat de 100 kilomètres du Gard. Prouvé, de Nîmes, vainqueur, accomplit le parcours en 3 h. 3 m.

AMATEURS BON TEINT.

DERNIÈREMENT, un de nos grands champions amateurs de demi-fond, Bardonneau, prit une grave décision. L'amateurisme l'ennuyait, il n'y trouvait pas de suffisants adversaires. Il voulut passer professionnel. Et une idée machiavélique lui traversa la cervelle: il résolut de battre le record de l'heure amateurs dans la journée et de se rencontrer le soir avec des professionnels. Ainsi, entre deux apéritifs il troqua la blanche hermine contre la casaque du vulgaire pro.

Les pontifes trouvèrent comme par hasard que semblable façon d'agir était indigne. Comment? Bardonneau ne courait donc pas uniquement pour l'amour du sport? Il voulait en retirer un profit! Au risque de passer pour un infâme mercantile, j'avoue qu'à sa place, j'en aurais peut-être fait tout autant. Courir derrière motocyclette et, de ce fait, risquer chaque jour son existence, dans l'espoir de gagner une médaille en zinc n'est réellement pas un métier digne d'envie. De plus, comme ce genre de courses a lieu très rarement entre amateurs et que ceux qui s'y livrent sont la plupart du temps très inférieurs, Bardonneau en aurait été réduit à se promener deux ou trois fois par an. Il a préféré se mesurer avec les professionnels et comme on ne peut le faire qu'en le devant soi-même, plutôt que de lâcher le sport derrière moteurs, il a choisi cette voie.

L'amateurisme perd l'une de ses gloires. Le professionnalisme gagne un homme qui deviendra sûrement un champion.

Aux vieux pontifes qui reprochent à Bardonneau de ne pas aimer le sport pour lui-même, puisqu'il va courir dans l'espoir de gagner des espèces sonnantes et trébuchantes, nous pouvons répondre par un subtil raisonnement: C'est justement parce qu'il l'aime qu'il tourne pro, n'ayant pas, en tant qu'amateur, assez souvent l'occasion de faire montre de ses qualités. N'est-ce point d'une parfaite logique!

Et puis... sont-ils nombreux les amateurs susceptibles de porter réellement ce titre?

JACQUES MORTANE.



Tous leurs ustensiles utiles établis sur des bicyclettes font des pompiers de Marseille un corps merveilleusement organisé.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 7 au 12 octobre.

CYCLISME

Dimanche 7 octobre.

Parc des Princes. — *Scratch*: 1. Heller, 2. Broka, 3. Hourlier.
100 kilomètres derrière motocyclettes: 1. Mac Lean (1 h. 20 m. 3 s. 2/5), 2. Darragon, à 1/2 tour, 3. Simar, à 10 tours, 4. Mettling.
Motocyclettes (10 kilom.): 1. Giuppone (5 m. 54 s. 1/5), 2. Robert, à 1 tour, 3. Moreau.

Jeudi 11 octobre.

Buffalo. — *Grand Prix de Neuilly* (éliminatoires). Vainqueurs: Mayer, Friol, Otto Meyer, Rutt, Poulain.
Course des stayers (3.000 m.): 1. Gombault (4 m. 50 s. 1/5), 2. Walther, 3. Mac Lean, 4. Petit-Breton, 5. Trousselier, 6. Cadolle.
Course des étrangers (3.000 m.): 1. Ingold (4 m. 52 s. 4/5), 2. Broka, 3. Rutt.
Course des Français (3.000 m.): 1. Friol, 2. Quessard, 3. Hourlier.

ATHLÉTISME

Dimanche 7 octobre.

Challenge Cagninacci (course de relais de 10 kilom.): 1. Société Athlétique de Montrouge (27 m. 38 s.), 2. Racing Club de France (29 m. 24 s. 3/5), 3. Association Sportive Française, 4. Stade Français.

HIPPIQUE

Dimanche 7 octobre.

Longchamp. — *Prix Saint-Roman* (3.000 m.): 1. Poils Rouges, au comte Le Marois (G. Stern), 2. Pont d'Eragny, 3. Toast. (4 partants.)
Prix de Newmarket (2.400 m.): 1. Red Pole, à M. Charron (Taylor), 2. Vincent, 3. Mimi Coco. (5 partants.)
Prix du Conseil Municipal (2.400 m.): 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Ransch), 2. Punta Gorda, 3. Montlieu. (10 partants.)

Lundi 8 octobre.

Saint-Cloud. — *Prix des Brisées* (1.500 m.): 1. King James, à M. Bulli (Shields), 2. Roquette, 3. Cassandre. (7 partants.)

Mercredi 10 octobre.

Le Tremblay. — *Prix Junon* (1.400 m.): 1. Ile de France III, à M. Ephrussi (J. Reiff), 2. Friquette, 3. La Sibérienne. (9 partants.)
Prix Jupiter (1.400 m.): 1. Montjoie, à M. Caillault (J. Reiff), 2. Ascalon, 3. Halte. (9 partants.)

NOS DÉCORÉS

DANS la promotion de la Légion d'honneur, parue à l'occasion des Expositions de Saint-Louis et de Liège, nous avons été fort heureux de relever des noms sympathiques à tous.

Nous trouvons parmi les nouveaux officiers: MM. Deutsch, de la Meurthe, le Mécène des sports; René Panhard, de la maison Panhard et Levassor; Malesset, administrateur de la Société Darracq; Claude-Antoine Lumière, bien connu de tous les photographes; et parmi les chevaliers: MM. Dumontpallier, secrétaire général de l'A. C. F.; Hammond, directeur de la Société La Française; Anscher, le carrossier bien connu; Lehideux-Vernimmen, trésorier de l'A. C. F.; Blin, directeur des Etablissements Malicot et Blin; G. Lemaître, un chauffeur de la première heure; Demaria, fabricant d'appareils photographiques; Gaveau, l'un de nos meilleurs yachtsmen; Louis Renault, le triomphateur du Grand Prix de l'A. C. F.; Holzschuch, le vainqueur du Challenge d'escrime de la Vie au Grand Air; Darne le fabricant d'armes de chasse; Fiant, fabricant d'articles de pêche; Chomienne, directeur des Etablissements Arbel, sans oublier notre directeur, M. Pierre Lafitte.

NOTRE HORS-TEXTE

Au lieu du hors-texte que nous devions donner dans ce numéro, nous publions un

SUPPLÉMENT DE 4 PAGES consacré à l'émeute de Longchamp.

Le photographe de la Vie au Grand Air a réussi à prendre à cette séance, une série d'instantanés tout à fait curieux qui donnent un aspect très exact du pesage et de la pelouse pendant le tumulte.

ATHLÉTISME



4.300 mètres en 15 minutes a valu la victoire à Bainçonan, du club de l'Opéra, dans la traversée à la nage de Bayonne.

QUELQUES PAS VERS LA BEAUTÉ

L'ART et le sport se sont rapprochés, l'autre semaine, à Tourcoing. Des coureurs à pied, des danseuses de l'Opéra, des pensionnaires de la Comédie-Française et jusqu'à un ministre et demi se sont employés, chacun dans leur partie, à consommer ou à proclamer leur alliance.

Ce fut un heureux événement pour l'art et pour le sport. Leur séparation avait duré assez longtemps. Depuis la mort de Périclès, où à peu près, ils s'étaient perdus de vue. Leur réconciliation a presque la saveur de l'inédit. Car nous ne comptions point comme des précurseurs les artistes qui exerçaient leur art à la manière d'un sport, ni les athlètes, moins nombreux, qui tenaient leur sport pour un art.

Les organisateurs se proposent dans des fêtes semblables de révéler aux uns et aux autres quel parti ils peuvent tirer de ce qu'ils méprisaient jusque-là. Ils entendent apprendre aux sculpteurs et aux coureurs que d'une commune admiration de la beauté humaine, ils peuvent tirer des effets différents, mais également harmonieux. Ils espèrent en conséquence que les premiers pourront dorénavant se servir des seconds comme modèles, et que ceux-ci songeront à corriger leur propre anatomie en contemplant les créations de ceux-là. Idée très simple, mais qui, mise à exécution sans entente préalable, eût conduit les uns et les autres à de fâcheux résultats.

Je ne sais pas si les promoteurs ont atteint leur but, et s'ils ont converti le troupeau d'athlètes inélegants et la foule insuffisamment recueillie qui prit part à leur fête. Mais je sais que leur efforts ont été très nobles et qu'il est très désirable de le voir renouveler. Il prépare un retour à l'idéal grec d'équilibre et de mesure; et l'entreprise vaut bien qu'on y consacre quelque labeur.

Je n'irais pas jusqu'à souhaiter qu'à la place des entrées au théâtre, on fasse disputer une course à pied ou un match de boxe, ce serait peut-être exagéré, de même que je ne vois guère Rodrigue se battre sérieusement en duel avec le Comte. Mais sait-on jamais?

FERNAND BIDAULT.



Le club de Saint-Pierre vient de triompher par 3 buts à 0 du team du Grand-Bank (Terre-Neuve), à Saint-Pierre Miquelon.

HIPPIQUE



Le marquis de Longueil, président du tir aux pigeons de Vichy, excellent fusil de France et remarquable organisateur de tournois.

MÉTHODES

D'ENTRAÎNEMENT

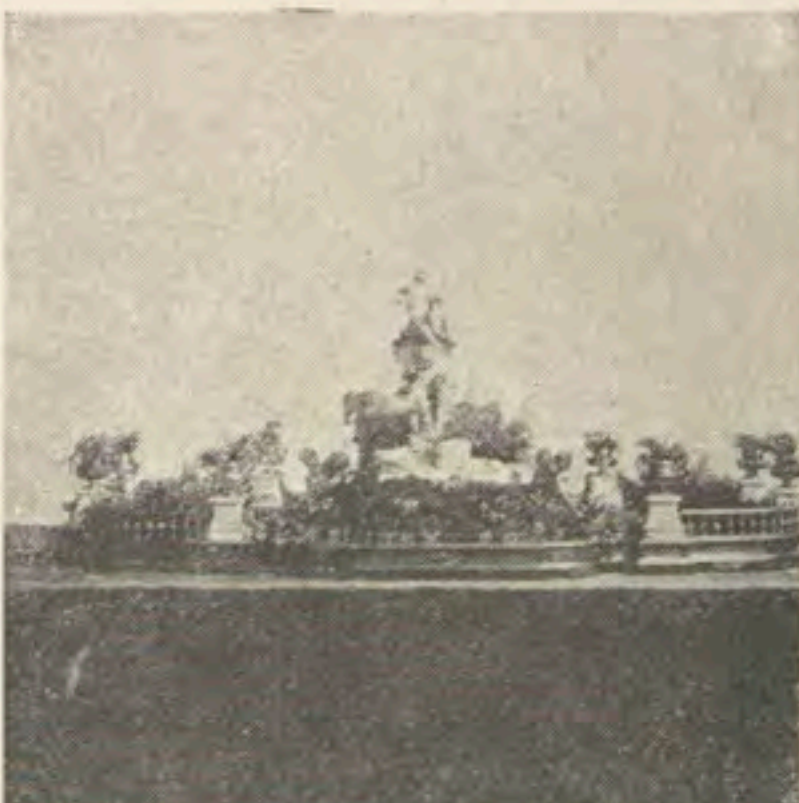
PAR sa victoire, Maintenon vient de consacrer définitivement son mérite, en couronnant sa carrière de trois ans par le trophée du Prix du Conseil municipal. Il vient aussi d'établir de façon indiscutable, de placer hors de pair la valeur professionnelle de son habile entraîneur. Mais ce ne sont pas là les seules considérations que l'on puisse tirer de cet événement. L'une des plus intéressantes c'est qu'un nouvel élément de comparaison se trouve ainsi apporté à la fameuse discussion entre les partisans de la méthode anglaise et ceux de la méthode américaine.

Car c'est en pratiquant les préceptes de cette dernière que Duke, le victorieux entraîneur de Maintenon, est arrivé à amener progressivement et à maintenir au mieux de sa forme un mécanisme aussi heurté que celui de son crack. Rappelons-nous les appréciations successives qui ont accueilli ses premières exhibitions: il était trop commun, lourd, mal soudé; pas de lignes, lui, un crack? ah bien oui, vous le savez comme moi, un crack doit avoir des lignes, ou bien ce n'est pas un crack. Si bien qu'à ce moment-là, Maintenon aurait subitement disparu du turf. Combien se seraient rengorgés en prononçant sentencieusement: « Je l'avais bien dit, des machines comme ça, c'est inentraînable! »

Et pendant ce temps-là Maintenon a fait ses preuves!

La méthode anglaise, qui procède uniquement par tradition, est beaucoup plus simpliste. Dès que les chevaux sont dressés, que dis-je! avant même qu'ils soient dressés, on les étiquette comme de simples produits pharmaceutiques: celui-ci, bon pour le réclamer; celui-là un cheval de handicap; quant à celui-là, il gagnera le Jockey-club. Et une fois qu'il en est ainsi décidé, c'est fini. Tous les galops donnés à la maison concourent à l'exécution du programme, jusqu'à ce que, le jour venu, le crack par persuasion se fasse battre dans l'épreuve visée. Et puis, c'est tout; sa carrière terminée. Il entre au haras. Que pourra-t-il y transmettre à ses rejetons? La satisfaction du devoir accompli et l'honneur que lui rapporta son courage malheureux.

FRANC PICARD.



Œuvre de la maison Boin-Taburet, le surtout de table, trophée du Prix Gladiateur, est un superbe objet d'art.

LES PROCHAINS CHAMPIONNATS DE FOOTBALL RUGBY

De la nécessité du désintéressement en matière d'organisation * Paris piétine, la province avance * Un match inédit * * * * *



Gaston Lane.

L'ancien capitaine du R. C. F. fut longtemps le meilleur trois-quarts aile de France. Le commandement le privait d'une partie de ses moyens : il va les retrouver tous.

nité dans toutes les épreuves. Cette constatation est inquiétante, car c'est de la quantité que sort toujours la qualité. Si les jeunes manquent d'enthousiasme, que deviendront les équipes dans quelques années ?

A qui faut-il s'en prendre de ce mouvement rétrograde qui contraste avec les beaux progrès de la province ? Pour la plus grande part, j'en suis certain, à la nullité évidente, et du reste consciente, des organisateurs et des fabricants de calendriers du Comité de Paris de l'U. S. F. S. A. Avec un cynisme décourageant ces messieurs avouent que le souci de placer leurs clubs respectifs en « première série » est leur seule idée directrice. Peu leur importe que leurs équipes n'existent que sur le papier : la vanité du titre exige cette fumisterie.

Alors naissent ces invraisemblables calendriers, où les équipes sérieuses se trouvent contraintes de rencontrer des équipes fantômes ; ces parties ridicules, qui dégoûtent les joueurs et les spectateurs ; ces discussions interminables qui remplacent les efforts athlétiques ; ces polémiques dans le vide, qui ont failli tuer l'aviron et dont le rugby, à Paris, pourrait bien mourir aussi. Ce que sera le championnat de Paris cette saison ? Je ne saurais le prévoir. Pour le moment son calendrier fait présager une « salade » sans nom. C'est tout ce que je puis vous dire...

Les équipes jeunes souffrent plus encore que les autres de cet état de choses. Les dimanches perdus dans des banlieues laides découragent les ardeurs nouvelles. Et le nombre des néophytes décroît de jour en jour.

Peut-être le bon sens renaîtra-t-il un jour au sein du Comité de Paris. Peu à peu les équipes fantômes se laisseront de s'engager. Leurs débris iront grossir les rangs des clubs sérieux. Et alors, nous aurons un championnat de Paris simplifié, dont nous demanderons le calendrier à une commission composée de membres désintéressés ; un championnat qui fournira aux fortes équipes quelques bons matches officiels, qui assurera à tous les jeunes des parties intéressantes entre équipes proportionnées. Moins de clubs et plus de joueurs, voilà ce que nous devons obtenir sous peine d'assister à une décadence lamentable.

La bonne commission Nous souhaitons que Paris ait à bref délai une commission sérieuse. Nous espérons que cette commission se trouvera. Et cet espoir n'est pas une utopie : la province a bien trouvé la sienne, dont l'action bienfaisante s'est fait tout de suite sentir. La commission dite « de l'Union » est une assemblée [peu nombreuse, autocratique, mais dont le despotisme se justifie par une réelle largeur de

AVEC une lenteur, sans doute pleine de majesté, le football rugby a conquis la France entière. La province, jadis à la tête du mouvement avec ses associations scolaires, semblait s'être désintéressée de ce jeu. Mais, depuis trois ans, il connaît, dans les clubs régionaux, un tel regain de faveur que chaque année marque un progrès considérable. Le mouvement est général et l'engagement de la région du Nord cette saison nous permet d'affirmer que la France entière est convertie à la pratique du ballon ovale.

Est-ce la décadence à Paris ? Tandis que le rugby se propage dans les départements, à Paris il peut sembler menacé d'un prochain marasme. Je sais bien que les grands matches Stade-Racing sont toujours aussi brillants, plus qu'ils ne le furent jamais même, car le jeu y est de qualité supérieure ; que deux ou trois nouvelles équipes paraissent décidées à appliquer les meilleurs principes et à trouver une gloire de bon aloi ; que les équipes dites de Paris font bonne contenance devant les teams anglais.

Mais d'autre part, il est incontestable que le nombre des joueurs parisiens décroît sensiblement depuis deux saisons. Le Racing-Club n'a jamais pu cette année trouver les premiers éléments d'une quatrième équipe : le S. C. U. F. n'en réunit aussi que trois à grand-peine. Les autres clubs, le Stade excepté, n'en possèdent guère qu'une seule. Il en est qui n'en ont pas du tout et qui ne s'engagent pas moins avec sérénité

et le désir de faciliter par tous les moyens la diffusion du sport qu'elle est chargée de réglementer.

Son idée est pourtant simple et Paris pourrait la méditer avec fruit : il y a en France de nombreuses équipes, dont les unes sont bonnes, les autres médiocres ; d'autres enfin n'ont jamais fait leurs preuves. Il est tout naturel de faire jouer les deux dernières catégories ensemble et de laisser les équipes de valeur s'ébattre entre elles. Seulement il ne faut pas charger des représentants des clubs en question de faire le classement. Sinon, cette idée très claire s'obscurcirait au point de devenir méconnaissable. Et ce serait, comme à Paris, l'éternelle lutte pour la « première série ».

Qu'est-ce que les Parisiens attendent, pour s'offrir une commission qui raisonne de cette manière si simple et si logique ?

Heureuse province ! La création d'un championnat de France de deuxième série, sur l'initiative généreuse de Brennus, a eu les plus heureux effets. Les matches disputés pour ce challenge, la saison dernière, ont mis aux prises des équipes de force égale ; ils ont présenté jusqu'à la fin le plus grand intérêt. Paris se fit battre à Evreux. La finale se joua au Parc des Princes, entre deux jeunes clubs provinciaux.

Il fallait, cette année, conserver ce dispositif, si heureusement inauguré. Il était à craindre, cependant, que les clubs régionaux, présumant trop de leur valeur, voulussent s'engager tous dans la première série. Ils n'y manquèrent pas. La commission, pour éviter ce danger, employa le seul procédé possible : de sa propre autorité, elle répartit les engagés dans les deux séries, en tenant compte, non de ses propres préférences, comme on fait à Paris, mais de la valeur réelle des équipes. Tout le monde ayant droit à la deuxième série, elle n'admit dans la première que les teams de valeur éprouvée. Finalement, huit régions seulement participeront, cette saison, au Championnat de France de première série. Ce sont : Paris, Haute-Normandie, Centre-Ouest, Franche-Comté, Guyenne et Gascogne, Lyonnais, Sud, Littoral.

Quelques régions, telles que les Alpes et l'Atlantique, se sont vu rétrograder de la première à la deuxième série.

Certaines régions, Paris, Guyenne et Gascogne, Lyonnais, etc., participeront aux championnats des deux séries, leurs meilleurs clubs figurant dans la première, les plus modestes disputant la seconde. Dans cette dernière série, figureront aussi des régions nouvellement converties au culte du ballon ovale. Les engagements du Nord et de la Picardie sont significatifs. Ils témoignent des bons offices que la commission de l'Union a rendus au sport qu'elle patronne. L'intérêt mérité par le double championnat de France a fait faire un grand pas au football rugby.

Nord contre Sud Nous n'avons parlé ici que des championnats. Nous aurons, comme chaque année, de beaux matches interrégionaux et internationaux organisés par les grands clubs. Nous aurons le match annuel France contre Angleterre, avec cette particularité qu'il faudra traverser la Manche pour y assister.

La commission de l'Union a mis à l'étude le principe d'un match, non moins annuel, mettant aux prises le Nord et le Sud de la France.

L'équipe du Nord comprendrait des Parisiens, des Havrais, des Charentais, etc. Celle du Sud serait composée de Bordelais, de Toulousains, de Marseillais. Que ferait-on des Lyonnais ? Brennus, qui est un esprit subtil, considère que ces derniers, plutôt méridionaux par leur situation, sont septentrionaux de caractère et de tactique. Pour conserver à l'équipe du Sud son caractère particulier et savoureux, il inclinait à adjoindre les Lyonnais à l'équipe du Nord. Est-ce bien judicieux ? Je crois, pour ma part, que le flegme apparent des Lyonnais ne pourrait que corriger d'heureuse manière la fougue parfois désordonnée des Méridionaux pur sang.

Quoi qu'il en soit, ce sera là un beau match. Il complètera au mieux un ensemble de championnats régionaux ingénieusement organisés.

FERNAND BIDAULT.



Allan Henry Muhr.

Le nouveau capitaine du R. C. F. est sans doute le plus flegmatique des Américains. Son aspect terrifiant n'a pas peu contribué à le faire choisir.

L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP

Par SAINT-GEORGES

Les courses ont été interrompues à Longchamp, dimanche dernier, après la troisième épreuve, par des faits d'une gravité telle, que notre collaborateur, abandonnant les questions techniques, étudie les causes de ce bouleversement, qui marquera dans l'histoire du turf. Notre devoir est donc d'accorder une large place à cet incident, en laissant à notre collaborateur toute la responsabilité de ses appréciations ❧ ❧ ❧ ❧

Les uns disent : « C'est la fin de tout ». Les autres disent : « Ce n'est que le commencement ». Les uns et les autres ont raison, je le crains. L'abominable spectacle auquel il nous a été donné d'assister, dimanche dernier, en guise de sport, et sur lequel les journaux quotidiens ont publié trop de détails pour que nous ayons rien à décrire, était facile à prévoir. La loi de 1891, qui a institué, reconnu, le jeu public aux courses, est une loi néfaste ; elle a causé une surproduction ruineuse pour le monde de l'élevage ; elle a attiré aux courses tout un peuple inapte à se défendre et qui, sans cesse en perte, a fini par s'imaginer qu'il était sans cesse dupé et exploité. A ce public de parieurs fidèles et intermittents s'est mêlée la lie sociale. Il ne fallait qu'une étincelle pour mettre le feu aux poudres. Elle a jailli, et voilà la révolution allumée.

Je n'ai aucune sympathie pour M. Figès, qui est un starter comme tant d'autres, plutôt bon que mauvais ; son métier est lucratif, mais il est ingrat ; depuis quarante ans que je suis les courses, j'ai vu les plus habiles starters commettre des fautes ou être victimes d'un de ces incidents de la dernière seconde qu'il est impossible de prévoir. L'homme qui ne donnera pas un mauvais coup de drapeau n'est pas né. Ceux qui ne connaissent point les écueils d'une profession se montrent toujours sévères. La critique est aisée... L'aide de M. Figès et son élève n'a pas été étranger à l'incident, m'a-t-on assuré. Comment s'est-il produit ? Par ce fait bien simple que les chevaux se sont emberlificotés dans les rubans au moment où le starter donnait le signal ; le grabuge est venu de là. Et pendant que l'émeute commençait à gronder, les plus calmes ont émis les opinions les plus diverses qui se résument par : « C'est la faute de tout le monde, des commissaires, des employés, et aussi des règlements ».

Le règlement dit, en effet, que le starter est juge au départ. Il n'appartient point aux commissaires, selon le code même, d'annuler un départ lorsque le starter déclare l'avoir donné. Si les commissaires avaient, d'autorité, déclaré le départ nul, ils auraient commis un grave abus de pouvoir, et contre eux se serait retournée, à juste raison, et peut-être avec autant de violence, la partie du public qui aurait été lésée par l'annulation de la victoire de Monsieur Périchon et par celle des places. M. Champion, le texte du règlement en mains, aurait eu un recours civil contre les commissaires.

Dura lex, sed lex De tous temps, il est arrivé qu'un accroc pareil se produise dans le départ. Tant qu'il y aura des courses et quelque précautions que l'on prenne, des faits analogues se produiront. Régulièrement, un starter ne peut pas donner le signal et décider ensuite que ce signal n'est pas bon, après avoir mis les chevaux en branle et compromis ainsi la chance de quelques-uns. Figès aurait-il eu plus de présence d'esprit en donnant un petit croc-en-jambe à un usage qui a force de loi ? C'est vrai. La sollicitude des comités pourra peut-être s'exercer sur ce point et prendre telles mesures, adopter tel signal ou telles sonneries qui rendent l'erreur plus difficile. Je crois aussi que le public verra d'un meilleur œil la nomination d'un starter français. Nous avons chez nous de bons sportsmen et des gens bien capables d'accepter ce poste et d'y faire bonne figure.

Nous n'avons jamais compris, d'ailleurs, la faveur de M. Figès, tout en pensant que n'importe quel autre starter à sa place aurait pu être victime de la même fatalité, aurait pu croire aussi devoir maintenir un départ donné.

Toutefois, à mon avis, la grande coupable est la mentalité qui existe aux courses ; l'auteur responsable, c'est l'esprit frondeur qui règne de plus en plus, chacun voulant être maître et trancher sur toutes choses, selon les impressions de l'instant, des impressions de joueur, d'énervé. Que l'on distance, que l'on annule, que l'on maintienne le résultat, que ce soit d'un handicap que l'on s'occupe, que ce soit de la façon dont on aligne les chevaux ou qu'on les place à l'arrivée, enfin de quoi qu'il s'agisse, la rancune, la haine débordent contre les dirigeants, qu'ils soient ceux de Longchamp, de Maisons, du Tremblay ou d'Auteuil.

Je n'entends que des choses dures autant qu'injustes à l'adresse de tous indistinctement ; l'autorité est sans cesse sapée par ces innombrables organisateurs qui feraient merveille s'ils étaient au pouvoir et qui, assurément, se trouveraient à leur tour bien empêchés de mettre en pratique leurs lumineuses conceptions.

Quand on veut tuer son chien La Société d'Encouragement est composée d'hommes honorables, ayant une longue expérience des choses du turf ; ses adversaires rêvent de la renverser ; tenez pour certain que ceux qui les remplaceraient, fussent-ils canonisés et reconnus grands hommes à leur avènement, seraient au bout de huit jours honnis, ridiculisés et traînés dans la boue. Le turf est devenu ingouvernable par l'envahissement des fortes têtes, par les continuelles révoltes, par les récriminations sans nombre. Met-on un jockey à l'amende ou à pied ? tout un clan se lève pour crier à l'infamie ; le patron réclame. Ne fait-on aucune observation ? Un autre clan proteste. Je n'en finirais point à relever les continuelles contradictions qui se produisent selon les sympathies ou les intérêts de chacun. Ce qui est caractéristique, c'est le débordement d'acrimonie de tous les jaloux, les envieux, de cette gent bilieuse qui verrait avec joie mieux qu'une société, mais tout un pays aller à un désastre, pour assister à la chute d'un homme.

Que de braves gens surexcités aient franchi et brisé des grilles, que des fous aient flambé les baraques, que des apaches aient volé et commis les pires déprédations, le mal n'est rien à côté de l'esprit que j'ai senti au milieu d'une tribune bien composée, en apparence du moins, et d'où j'ai entendu crier lorsque la fumée de l'incendie s'est élevée, ce simple mot : « Bravo ! »

Il ne s'appliquait pas, croyez-le bien, à la destruction — en effigie — d'un jeu effrontément ruineux pour toute une population, ni à tous ses méfaits, mais aux dirigeants coupables de vouloir mener à bien, de la façon la plus désintéressée, une institution d'une importance nationale et économique considérable. « Bravo ! » n'était pas un cri de justice, mais un cri de haine ! Je l'ai trouvé plus triste que tout ce quise déroulait devant mes yeux, inoubliable spectacle de vandalisme.

Tout en admettant bien volontiers l'agacement du joueur, les actes extrêmes auxquels on en est venu démontrent bien que ce fut un prétexte pour les uns et une occasion depuis longtemps guettée par les autres. Combien, parmi ceux qui ont brisé les grilles, envahi l'enceinte du pesage, n'auraient eu leurs intérêts compromis ? Il a suffi du dixième de l'assistance pour se rendre en quelques minutes maître de tout bouleverser. La police, en nombre infime, a été impuissante. De secours, presque pas. Les incendiaires agissaient sous l'œil de cent agents qui semblaient avoir l'ordre de ne cueillir que de temps à autre quelque individu marquant vraiment trop mal. Les têtes choisies étaient de main de maître, comme des prototypes de ce que peuvent fournir les carrières d'Amérique.

Les responsabilités La faute ? Ah ! elle est facile à jeter sur les dirigeants des courses ! Depuis des années, les gens sages et sensés ne cessent de dire que l'on a créé un foyer épouvantable, que l'on a tenté, attiré les malheureux, tandis que l'on rendait la vie si difficile à ceux qui ont le moyen de beaucoup perdre et de beaucoup dépenser. On s'est efforcé de faire comprendre aux sociétés que le pouvoir discrétionnaire des commissaires ne devait plus exister, on a tout fait pour les rendre craintifs ou pour paralyser leur action.

Quant à moi, je n'ai cessé d'écrire que le sport a connu une admirable prospérité sans le mutuel et que le règne de la baraque nous conduirait un jour à d'horribles choses. Ce ne sont ni les chevaux, ni les gens de courses qu'il faut incriminer, mais ceux qui ont voulu qu'un public nombreux, mêlé, et peu capable de bien placer son argent, vint apporter des ressources ayant des destinations diverses. Nous avons vu du beau sport, des courses admirables sans toutes ces boutiques hypnotisantes, sans remuer sous le nez d'affamés des richesses qui leur font perdre la tête ; nos haras ont fait naître de grands chevaux sans la protection de personne, sans primes, sans tout ce qu'on a inventé pour exciter de petits paysans, de modestes campagnards à produire le cheval invendable pour les courses, la plupart du temps, et appelé à de moins glorieuses destinations.

A présent, tout est fini. Nous pouvons le dire dans cette publication qui s'adresse à une clientèle d'élite, nous pouvons l'affirmer sans craindre d'apporter une excitation au milieu du désordre des esprits ; oui, l'administration d'un hippodrome va se trouver en butte à un perpétuel danger. « Prétexte », ai-je écrit plus haut, le prétexte demeurera suspendu au-dessus de notre tête. Juge au départ ou à l'arrivée, course suspecte, il y aura désormais l'ennemi embusqué prêt à tirer parti du moindre incident.

Le chemin s'est ouvert une fois ; tout un public avide de représailles et intéressé au désordre, sera toujours prêt à se jeter tête baissée pour défendre une cause bonne ou mauvaise, toute une horde innommable, sera toujours prête à saisir... toutes les occasions.

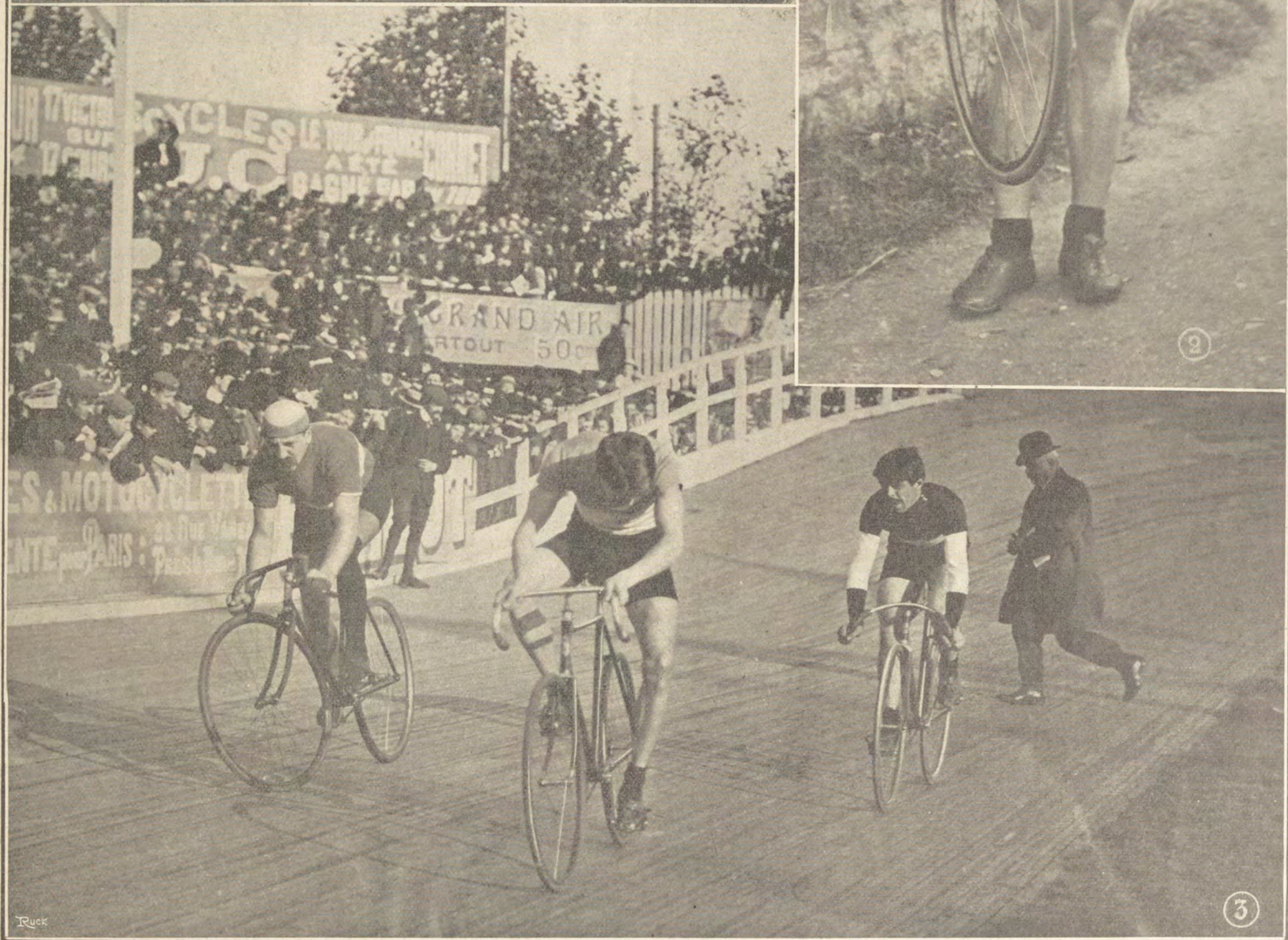
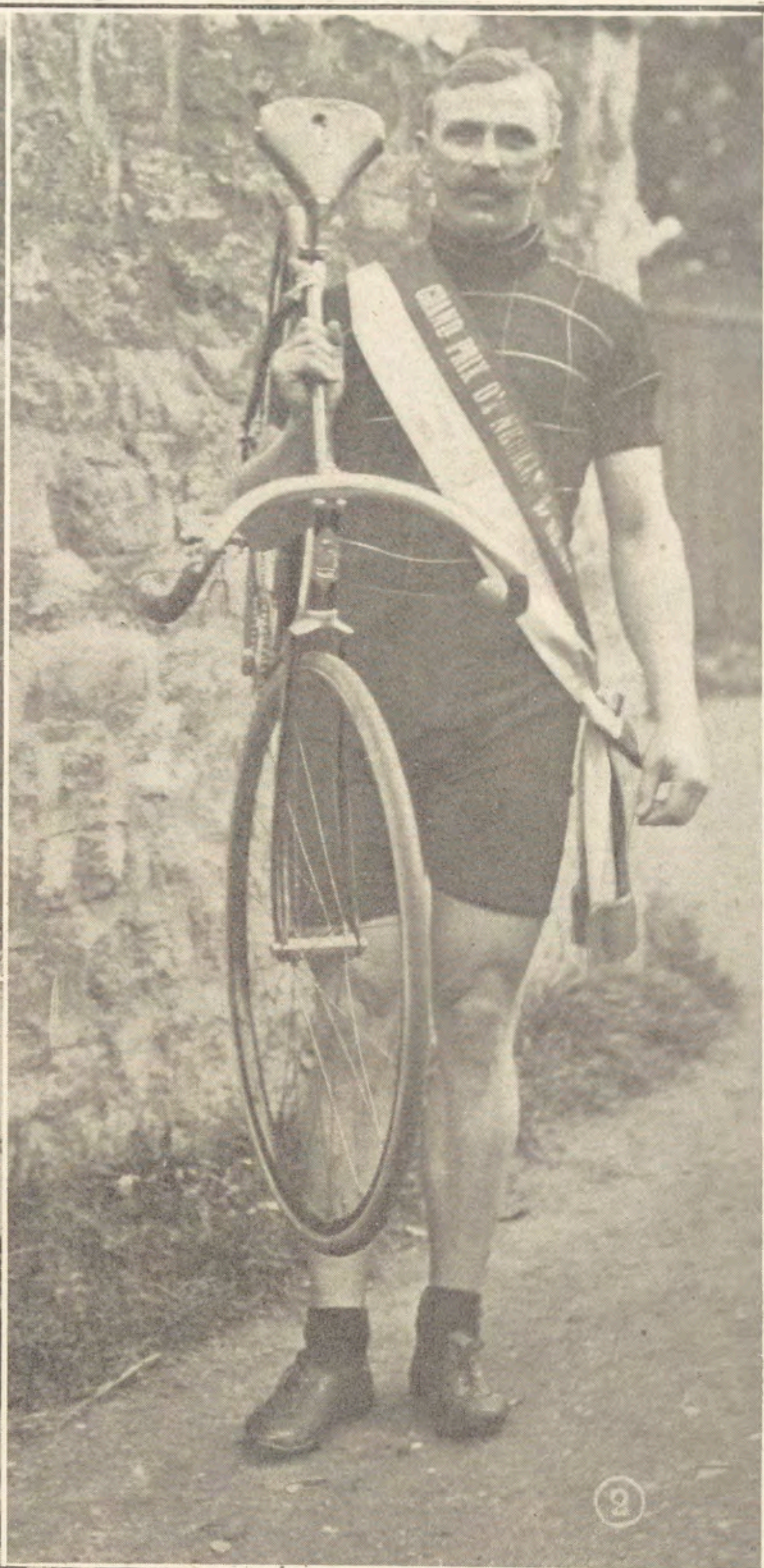
En présence des abominations de dimanche dernier, du péril qui menace les courses et contre lequel il ne faut compter sur aucun appui, souhaitons de trouver désormais parmi nous plus d'entente, de modération et de cohésion ; soyons comme ces peuples qui se disputent jusqu'au jour où l'ennemi envahit leur territoire, et qui alors s'unissent dans un même effort. Ne nous attardons pas à voir des questions de personne, ni des futilités de règlement mais toute une montée des bas-fonds qui nous submergera.

SAINT-GEORGES.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

- 1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).
- 2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;
- 3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 o/o ;
- 4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés ;
- 5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;
- 6° L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 francs ;
- 7° Chaque abonné enfin a droit à deux primes à choisir.

LE GRAND PRIX DE NEUILLY



Mayer

Frio

Verri

Le Grand Prix de Neuilly.

1. L'équipe de la Société Athlétique de Montrouge, gagnante du Challenge de la Vie au Grand Air, battant le Vélo-Club de Levallois. De gauche à droite : Pagès, Devoissoux, Poulain. — 2. Ellegaard, gagnant du Grand Prix de Neuilly. — 3. Un sur place pendant la troisième demi-finale, dans laquelle Mayer, arrivé premier, fut déclassé, et Verri classé premier.

La dernière réunion du vélodrome Buffalo, donnée dimanche dernier, comprenait le Grand Prix de Neuilly, qui revint à Ellegaard, à une longueur devant Poulain et Verri, et le Challenge de la Vie au Grand Air, course poursuite interclubs par équipes de trois coureurs, qui fut gagné par la Société Athlétique de Montrouge. Puis les portes furent fermées jusqu'à l'an prochain.

L'ART DE TOMBER EN COURSE

Rien n'est plus curieux que d'observer les chutes des jockeys. A propos de la réouverture d'Auteuil, il nous a semblé intéressant de donner des photographies caractéristiques de chutes. Les jockeys excellent à tomber, accomplissent les sauts les plus terribles en apparence et en sortent indemnes.



Côte à côte.

L'obstacle franchi, l'homme et la bête roulent à côté l'un de l'autre. Le jockey semble devoir ne pas être gravement atteint, mais il n'en est certainement pas de même du cheval, dont la position indique que la chute a dû lui être funeste.

CERTAINS jockeys sont parvenus à exceller dans l'art de tomber. Cette perfection leur permet d'éviter de graves accidents et même de sortir indemnes d'une chute qui, normalement, aurait dû leur causer une blessure plus ou moins sérieuse.

Ce n'est pas que nous voulions dire par là que, seuls, les bons jockeys sont à l'abri de tout accident, car si le sang-froid et l'esprit de décision jouent ici un grand rôle, il faut reconnaître que la chance personnelle de l'homme tient une large part dans les conséquences pouvant résulter d'une chute.

Grave ou bénigne, celle-ci renferme en elle des côtés, bien

courts, de cocasserie qui serait amusante si on n'avait à craindre, pour celui qui la fait, un danger quelconque.

Comme preuves, les photographies que nous donnons aujourd'hui sont largement suffisantes. Le déclic de l'appareil a joué à un moment vraiment curieux où hommes et chevaux se trouvent dans une position bizarre, invraisemblable, et que l'œil n'aurait pu saisir par suite de la brièveté de sa durée.

Qu'est-il résulté de ces chutes? Très souvent le jockey en sort sain et sauf et les accidents très graves sont relativement peu nombreux. Les plus sérieuses blessures pour l'homme consistent surtout en clavicules cassées, en poignets foulés, en côtes enfoncées, en écorchures plus ou moins douloureuses et en douleurs internes causées par la violence du choc.

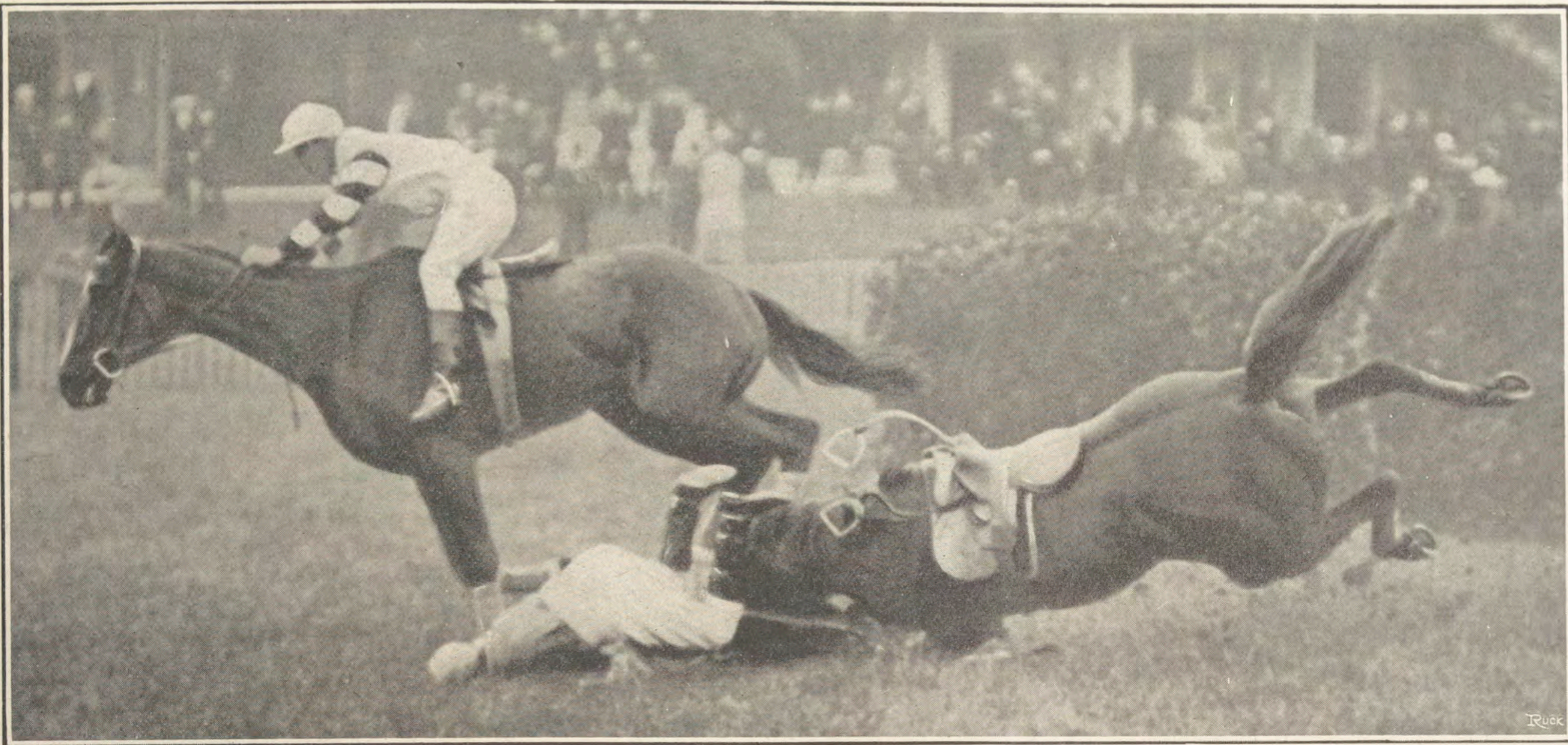
Les accidents mortels sont, à vrai dire, assez rares, si l'on tient compte surtout de la fréquence des chutes dont la proportion a fatalement augmenté par suite de la multiplicité des épreuves disputées.

Les chutes en plat, très rares d'ailleurs, sont les plus à craindre pour les



Un saut mal calculé.

Ayant abordé l'obstacle de trop loin, le cheval fléchit sur les jambes de devant, alors que celles de derrière font jaillir l'eau de la rivière.



Une glissade.

En se relevant, le cheval a glissé, projetant son cavalier devant lui, tandis que son compétiteur, qui vient de sauter correctement, continue son chemin.

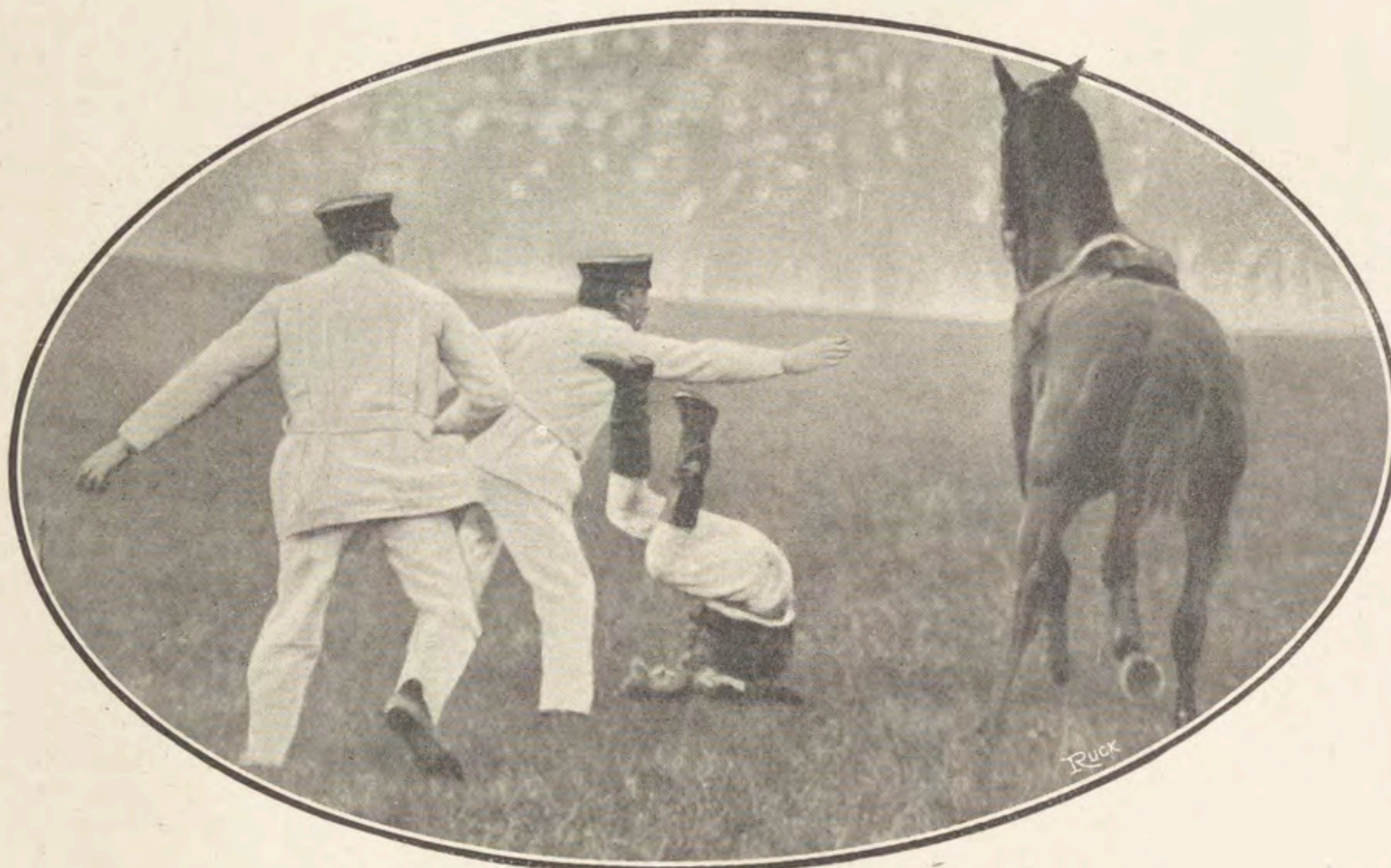
cavaliers. La raison en est que la vitesse acquise, la soudaineté de l'accident, empêchent ceux-ci d'essayer d'atténuer, dans la mesure du possible, les conséquences possibles de ce dernier. Bellhouse et Lucien Robert sont les victimes les plus récentes de ces inconvénients de leur métier. Tous deux se cassèrent la jambe et se virent condamnés à un long repos avant de pouvoir se remettre en selle.

Les chutes en obstacles Quant aux chutes en obstacles, elles firent malheureusement plus de victimes, chose du reste fort compréhensible. Il s'en faut de si peu quelquefois pour qu'un cheval, pourtant bien monté, n'aborde l'obstacle de trop près ou de trop loin, le « bourre », se reçoive mal, « boule » ou glisse ! Le jockey le plus habile n'y peut rien et son rôle doit se borner à faciliter la tâche de sa monture. Aussi, il n'est pas un jockey d'obstacles, montant couramment, qui n'ait eu à « mesurer le sol ».

Comme accidents mortels, les derniers en date sont ceux dont Smith et A. Flint furent les victimes lors de la dernière campagne de Nice. Avant eux, Wright et Boon, tous deux excellents cavaliers, eurent également une fin tragique. Wright ne se tua pas en tombant, mais fut tué par un cheval qui sautait immédiatement derrière la bête qu'il montait. Quant à Boon, la fatalité la plus extraordinaire avait voulu qu'il mourût sur un hippodrome. Il avait annoncé que, vieux et fatigué, il allait abandonner la piste. Il avait fixé sa retraite à la dernière réunion du meeting d'Auteuil. Or, ce fut le jour de la dernière journée, dans la dernière course et à la dernière haie que Boon fut tué, son cheval ayant fait panacée et s'étant renversé sur son cavalier. La fatalité l'avait marqué !

Mais le plus tragique accident fut certainement celui dont fut victime le jockey Rowel. Le pied pris dans l'étrier, le malheureux garçon sauta, à la suite du cheval qui le traînait, deux ou trois obstacles et ce ne fut, dans tout l'hippodrome d'Auteuil, qu'un cri d'horreur et de compassion pour le pauvre jockey victime de son métier.

Nous l'avons dit et nous ne saurions trop le répéter, les accidents de cette gravité sont très rares et il arrive souvent qu'un jockey tombé remonte sur son cheval et finisse le parcours. Le plus bel exemple d'audace, de décision et de sang-froid que l'on puisse donner est celui d'Albert Johnson montant Verdi dans le Grand Steeple Chase de Paris.



Un " instantané " unique.

Pour avoir mal « accusé » un saut, le cheval est tombé, désarçonnant son cavalier. Avant que celui-ci, qui semble faire un équilibre sur la tête, soit même tombé complètement, le cheval est sur ses jambes et des employés de la société se précipitent déjà pour le rattraper.

Le premier tour de l'hippodrome avait été accompli magistralement par le steeple-chaser de M. Wisocki, les gros obstacles avaient été brillamment franchis quand, au second tour, Verdi se reçut mal à la rivière du huit et désarçonna son cavalier. Albert Johnson se releva immédiatement, sans aucun mal, et rattrapa son cheval sur lequel il remonta sans aide. Il lui fit rejoindre le peloton de tête, le mêla à la lutte finale et ne succomba que de très peu pour la première place. Il s'en fallut de peu qu'il ne triomphât d'adversaires qui, eux, n'avaient commis aucune faute.

Une ovation magnifique fut faite au brillant cavalier qui avait accompli un tour de force vraiment extraordinaire et qui avait failli inscrire son nom dans le palmarès du Grand Steeple. Il n'aurait vraiment pas été banal d'y lire en effet cette motion :

Grand Steeple-Chase de Paris: 1er Verdi (Albert Johnson), tombé et remonté.

Nous avons donc raison de dire qu'en dehors de la

chance, l'esprit de décision compte pour beaucoup dans les chutes, mais ce qui, de tout temps, a navré tout sportsman, c'est d'entendre les réflexions de gens peu au courant à coup sûr des choses du turf affirmant que tel ou tel jockey tombait exprès.

Les malheureux ! s'ils pouvaient se rendre compte des risques que ceux-ci encourraient à se livrer à un semblable jeu !

Car il ne faut pas s'imaginer que sous prétexte que les jockeys sont d'excellents cavaliers, ils peuvent tomber sans risque. Une mauvaise chute, un cheval qui arrive par derrière, un coup de sabot et maints autres accidents peuvent entraîner une issue fatale. Certains collectionnent les membres cassés : c'est ainsi que Lucien Bariller, dont nous regrettons la mort, l'an dernier, mort naturelle d'ailleurs, avait établi, et de loin, le record des clavicules cassées.

Quand on songe aux risques du métier, on ne saurait trop admirer l'énergie et le courage dont font preuve chaque jour les jockeys et l'on ne trouve pas exagérées les fortes sommes qu'ils touchent, quoique ceux d'obstacles soient payés bien moins cher que ceux de plat.

Peut-être faut-il plus de doigté, plus de science sur le plat, mais cette comparaison entre les jockeys d'obstacles et ceux de plat nous entraînerait trop loin et nous n'avons pas à la traiter aujourd'hui.

PAUL VILLERS.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

On ne peut pas contenter tout le monde et son père, a dit le bon La Fontaine, et jamais il n'a dit plus vrai. Nous le constatons tous les jours.

Le jeune chauffeur auquel nous répondions dans notre causerie du 25 août nous trouvait « rasant » parce que nous parlions d'obligations. Il a suffi que nous fassions porter pendant quelque temps nos causeries sur des actions industrielles comme les Frauenfeld, les Charbonnages du Tonkin, les Boléo, etc., valeurs d'ailleurs excellentes, pour que de nombreuses lettres nous rappellent à notre programme de placements sûrs en obligations. Parmi ces lettres, plusieurs même insistent sur le choix des obligations, elles précisent : « Pas trop d'obligations étrangères, trouvez-nous des obligations françaises, au moins européennes, assez près de nous pour qu'il soit facile de les contrôler, et même avec un peu d'écart dans le revenu, nous voulons pouvoir choisir entre des obligations étrangères et des obligations françaises. »

Eh bien, nous allons essayer de faire mentir le bon La Fontaine et de contenter tout le monde. D'ailleurs nous étudions depuis quelque temps une affaire d'obligations 4 o/o qui nous paraît très intéressante et répondre complètement au programme de nos plus prudents lecteurs. C'est, croyons-nous, une valeur de père de famille, dont nous vous entretiendrons plus en détail dans notre prochaine causerie, mais dont nous voulons aujourd'hui vous exposer les bases.

Les obligations que l'Épargne a jusqu'à présent préférées sont les obligations ou emprunts d'États. En cela l'Épargne a tort et nous l'avons déjà expliqué. Les Emprunts d'États ne sont garantis que par la bonne foi des gouvernements, tandis que les obligations industrielles sont garanties par des biens effectifs : propriétés, immeubles, fabriques, usines, matériel, etc., dont il est facile de contrôler la valeur. Quand cette garantie effective s'exerce avec monopole, l'obligation industrielle devient un titre aussi parfait que possible. L'hypothèque est une forme spé-

ciale de garantie, une sorte de monopole partiel, on sait quelle sécurité elle donne aux obligations.

Les grands monopoles accordés par l'État, les provinces ou les communes sont des garanties de sécurité excellentes. Nos obligations françaises de chemins de fer en sont le meilleur exemple, aussi ne rapportent-elles pas plus de 3 o/o.

Parmi les entreprises d'utilité publique, les affaires de Tramways sont peut-être les plus sûres et celles où les bénéfices progressent le plus vite. Il y a des affaires de tramways qui ont sombré même à Paris, mais ces chutes ne prouvent rien parce qu'elles ont toujours eu pour causes l'exagération des apports ou une mauvaise direction, et presque toujours il a fallu que les fautes s'accumulent pour ruiner une affaire de tramways.

Toutes les fois qu'une affaire de tramways bien étudiée est arrivée à faire ses frais, à joindre les deux bouts de l'année, c'est une excellente affaire si le pays où elle est progressée. La prospérité s'augmentera proportionnellement au développement des communes ou des districts qu'elle dessert : c'est là une base mathématiquement exacte, démontrée par l'expérience dans tous les pays et dans toutes les conditions. Le public ne sait pas quels énormes bénéfices ont rapportés les affaires de tramways, parce que les Sociétés ont fusionné; les entreprises se sont agrandies, modifiées et les premiers actionnaires ont reçu de nouveaux titres créés sur des bases nouvelles qui rendent invisibles les premiers bénéfices. C'est le cas des tramways d'Anvers, dont la capitalisation est de 12 millions environ. La Société a absorbé quatre ou cinq réseaux dont les capitaux réunis ne dépassent pas 4 millions et les actions actuelles de 100 francs, qui valent quatre fois le capital primitif, sont cotées 185 francs. Si l'on ajoute la valeur des actions de dividende et des parts de fondateur, on constate que la valeur actuelle du capital des tramways d'Anvers atteint 44 millions. C'est plus de dix fois le capital initial.

Lisez la *Revue Internationale des Valeurs de Placement*; elle donne sur les valeurs de tramways des renseignements très sûrs et très intéressants.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Co,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

G. M., à Limoges. — Arbitrez vos obligations Port de Rosario qui sont maintenant au pair et à la fin de leur hausse, contre des obligations Rio de Janeiro Tramway Light and Power ou Tramways de Mexico ou Puebla. Du même coup vous réaliserez votre bénéfice sur le prix d'achat et vous aurez le même revenu pour un capital inférieur de 8 o/o.

R. P. 44. — Malgré la forte hausse que la Compagnie industrielle du Platine vient de faire, nous croyons qu'elle montera encore. A quel cours êtes-vous acheteur? Nous recommandons la valeur depuis le cours de 230. C'est un point à considérer.

Ingénieur X. Y., à Lille. — Vous savez aussi bien que nous que l'augmentation de la production ne peut pas être rapide dans les mines du Nord, puisqu'on ne peut pas y employer utilement les hacheuses. Réalisez donc aux prix élevés actuels et mettez-vous à l'abri d'une baisse par un remploi en obligations. Comme valeurs en passe de monter, nous vous indiquons les Nitrates, et en particulier le Lagunas, et si vous tenez absolument aux actions de Charbonnages, prenez des Charbonnages du Tonkin.

J. L. R., à Lyon. — Les actions Frauenfeld monteront encore sérieusement; conservez-les, car la valeur est des plus solides. D'ailleurs, il vous est bien facile d'aller voir de vos propres yeux la marche de l'affaire. N'hésitez pas à contrôler quand vous le pouvez.

P. de L., à Nancy. — Le nouveau bassin houiller de Meurthe-et-Moselle sera une magnifique richesse pour les usines métallurgiques, mais il est prématuré d'engager son argent. Soyez prudent.

J. B. W.; R. P. L.; Abbé D. à Amiens; A. N., à Laon; Vienne 348; R. de W. Ardèche; La Redoute, Marseille. Rien n'est sorti.

M. C. B.; C. I. — 25: Nous répondons par lettre et par l'envoi de la Revue.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La souplesse est indispensable au pneumatique

Pourquoi on ne peut augmenter au delà de certaines limites le nombre des toiles pneumatiques. — Pneumatique ou caoutchouc plein?

A plusieurs reprises, des clients nous ont écrit pour nous demander si nous ne pourrions pas donner plus de résistance à nos pneumatiques, soit à l'usage, soit à la perforation, en augmentant le nombre de leurs toiles. La lettre suivante, que nous recevons d'un de nos bons clients, le docteur X..., révèle en particulier cette préoccupation.

Le docteur X... nous écrit :

« Messieurs, je n'ignore pas que vous devez certainement — c'est votre intérêt — rechercher sans cesse des améliorations à apporter à vos pneumatiques. Toutefois, je me permets de vous demander si vous êtes certains d'être bien toujours dans la voie qui convient le mieux aux intérêts de vos clients. Je ne nie pas que la souplesse que vous invoquez sans cesse comme une des qualités du pneu Michelin ait ses avantages. Si j'avais la fortune des Vanderbilt ou de Rockefeller, je ne regarderais certainement pas à dépenser quelques milliers de francs de plus chaque année à user quelques enveloppes supplémentaires pour accroître le confort de ma voiture de voyage.

« Malheureusement, mes revenus ne sauraient se comparer à ceux de ces nababs. L'automobile n'est pas pour moi un luxe. Si ma voiture me donne parfois des satisfactions de tourisme, elle est surtout un instrument de ma profession. Dans ces conditions, je vous assure que je préférerais être un peu plus secoué sur ses coussins et voir diminuer le budget annuel que je suis forcé de consacrer à mes pneus. Mon sybaritisme céderait volontiers quelque chose au souci de ma bourse.

« Ceci pour vous demander, Messieurs, si vous ne croyez pas qu'en augmentant le nombre des toiles de

vos pneumatiques, vous n'arriveriez pas aussi à augmenter leur durée et à donner satisfaction aux gens qui, comme moi, sont forcés de compter.

« Je vous donne mon idée pour ce qu'elle vaut, persuadé cependant que vous voudrez bien étudier la question dans l'intérêt d'une partie de votre clientèle qui, pour n'être pas la plus riche, n'en est pas moins intéressante.

« C'est dans cet espoir que je vous prie d'agréer l'expression de mes meilleurs sentiments.

« Signé : Docteur X... »

Notre correspondant pose nettement la question. Notre réponse, malheureusement, sera empreinte d'une pareille netteté.

Pour commencer, il n'est nullement prouvé qu'en augmentant le nombre des toiles d'un pneumatique donné, nous augmentions sa durée. On comprendra que toutes les fois que nous étudions ou que nous avons étudié un nouveau type, nous nous soyons préoccupés de le rendre le plus résistant possible, et que cette idée simple : augmenter l'épaisseur, nous soit tout d'abord venue.

Parlant comme des commerçants que nous sommes, nous ajouterons même que, si nous pouvions réaliser le désir du docteur X..., nous y trouverions un autre avantage : celui de remplacer du caoutchouc, matière qui, brute et avant tout travail, vaut dans les 15 francs le kilo, par de la toile, dont le prix n'est même pas approchant. Mais il n'est point exact de dire qu'en augmentant le nombre des toiles et l'épaisseur du pneu, on augmente sa durée. Nos clients peuvent être bien persuadés, ne fût-ce que par la raison d'économie ci-dessus, que si nous avions trouvé avantage à agir ainsi, ou seulement une absence d'inconvénient, nous n'eussions pas manqué de le faire. L'expérience nous a prouvé, au contraire, qu'il y avait pour un pneu déterminé un nombre de toiles qu'il ne fallait pas dépasser, sous peine, non seulement de ne pas augmenter la résistance du pneu, mais même de diminuer cette résistance.

Les raisons de ce fait qui peut sembler au premier abord paradoxal seraient trop compliquées à déduire dans ce Bulletin. Qu'il nous suffise d'indiquer que, plus est grand le nombre de toiles collées l'une sur l'autre, plus l'ensemble cartonne, et l'on peut se convaincre par une expérience directe qu'en collant l'une sur l'autre un certain nombre de feuilles de papier souple on obtient un carton qui casse lorsqu'on veut le plier.

Admettons même, toutefois, que cet inconvénient n'existe pas. Eh bien, malgré tout, et dans l'intérêt économique du client, nous continuerions à ne mettre que le nombre de toiles nécessaires, sans le dépasser. Contrairement à ce que pense le docteur X..., ce n'est pas seulement le confort du voyageur qui serait diminué par l'emploi de pneumatiques composés d'un grand nombre de toiles, et par conséquent manquant de souplesse. Ces chocs, dont ses reins pourraient au besoin prendre leur part, le mécanisme de l'automobile ne peut les accepter. Sans doute, à l'heure actuelle, la panne de moteur devient de plus en plus rare. Que l'on regarde cependant les dimensions des pièces d'une automobile de 24 chevaux et celles d'une machine à vapeur de même puissance. La seule comparaison de leurs dimensions montre combien reste encore délicat ce petit prodige de mécanique qu'est le moteur à essence. Soumettez-le aux trépidations de la route, sans l'intermédiaire du pneu pneumatique qui absorbe en même temps l'obstacle et les injures qu'on lui prodigue, vous reviendrez, ou peu s'en faut, au cas des premières voitures montées sur caoutchoucs pleins. Au début, les premiers maîtres de l'automobile, les Levassor, les Peugeot, ne voulaient pas entendre parler de pneumatiques, redoutant leur fragilité. La maison Michelin a été obligée, pour ses premiers essais, d'employer des voitures à elle. Mais bientôt, on s'est aperçu que sans le pneumatique, c'est le moteur qui souffrait, que tous ses organes ferrailaient, prenaient du jeu, que les secousses venaient troubler le jeu normal des soupapes. On s'est aperçu encore, et bien plus, que ni essieux, ni ressorts ne résistaient aux trépidations. Si nous cédions au désir, d'ailleurs naturel, de notre correspondant, nous ferions un pas en arrière vers le caoutchouc plein, le bandage à élasticité insuffisante. Ce ne serait plus alors à sa dépense de pneus que s'en prendrait le docteur X..., ce serait à son moteur, à sa voiture. L'argent épargné sur les pneus se retrouverait chez le réparateur.

C'est la raison pour laquelle, tout en continuant à faire tous nos efforts à renforcer la résistance de nos bandages pour en prolonger la durée, nous n'entrerons pas dans une voie où certains, peut-être, moins scrupuleux que nous, s'engagent ou s'engageront volontiers, en remplaçant de la gomme par des toiles; nous n'enlèverons pas à notre pneumatique sa qualité : la souplesse, que nous croyons nécessaire, non seulement au point de vue bien-être, mais même de l'économie.

MICHELIN.

L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP



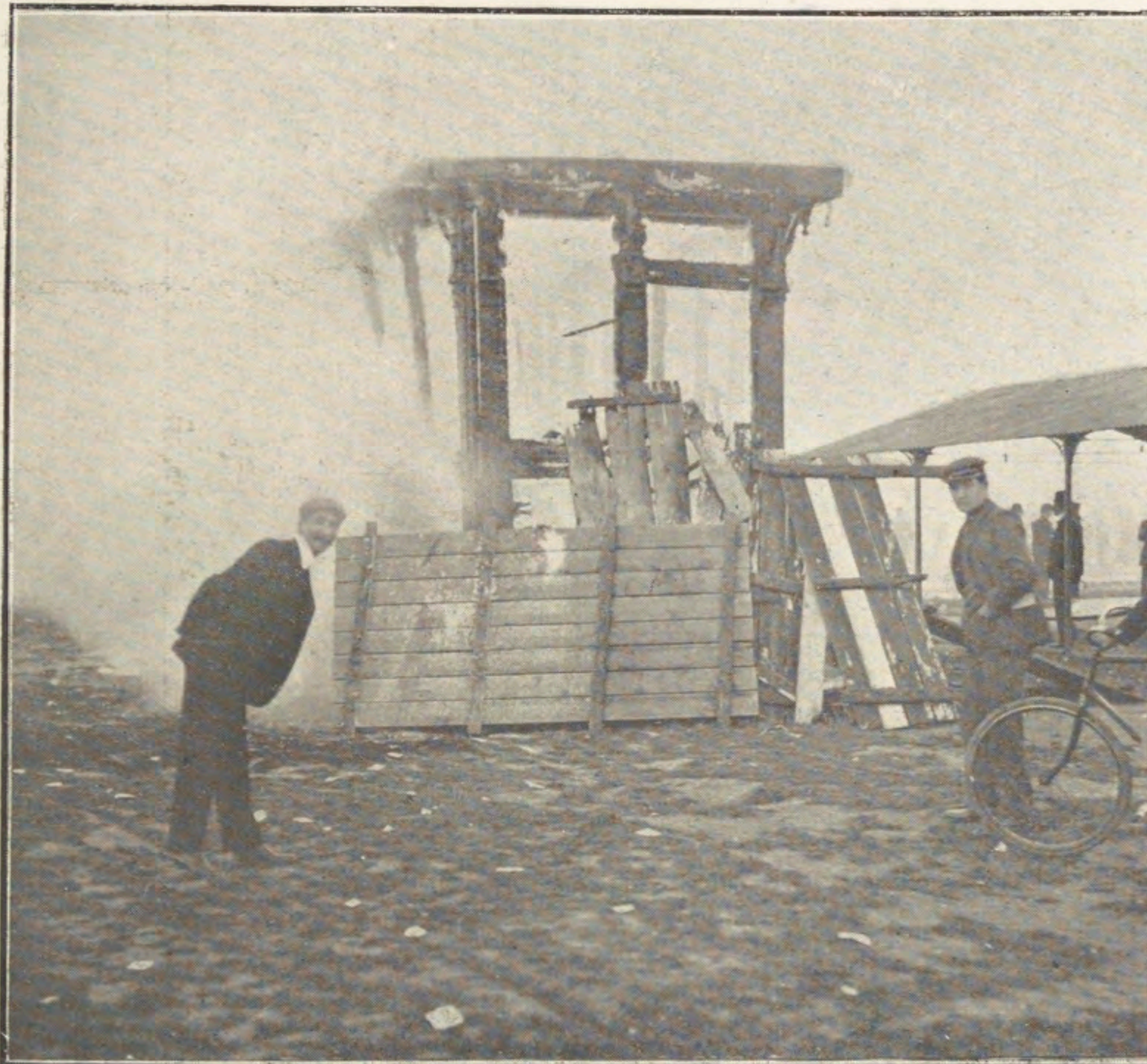
Monsieur Périchon

Mademoiselle Marguerite

Bethsaïda

L'arrivée du Handicap libre (15.000 francs, 3.000 mètres). Longchamp, 14 octobre.

C'est après cette course, dans laquelle plusieurs chevaux restèrent au poteau, que l'émeute se produisit. Monsieur Périchon (Bellhouse) 55 kil. 1/2, à M. Champion, gagna de deux longueurs, devant Mademoiselle Marguerite et Bethsaïda.



Sur la pelouse. Les baraques du pari mutuel.

Dès les premiers moments de la panique, une bande de malfaiteurs se précipita sur les baraques du pari mutuel, auxquelles ils mirent le feu, et dont il ne resta bientôt plus que des débris fumants.

UNE émeute d'une violence inouïe s'est déchaînée à Longchamp, dimanche dernier. Dans le handicap libre, le départ fut donné d'une façon défectueuse, les favoris restant au poteau. L'aide-starter qui fut la cause initiale de ce scandale, quoique opérant sous l'œil bienveillant de son chef, Figès, au lieu d'annuler le mauvais départ, laissa les chevaux et les événements prendre la tournure qu'ils voulaient et s'en fut, content de lui, sinon de sa façon d'opérer. Depuis quelque temps, l'abondance des départs déplorables faisait prévoir que l'orage grondait. Il a éclaté dimanche avec d'autant plus de violence.

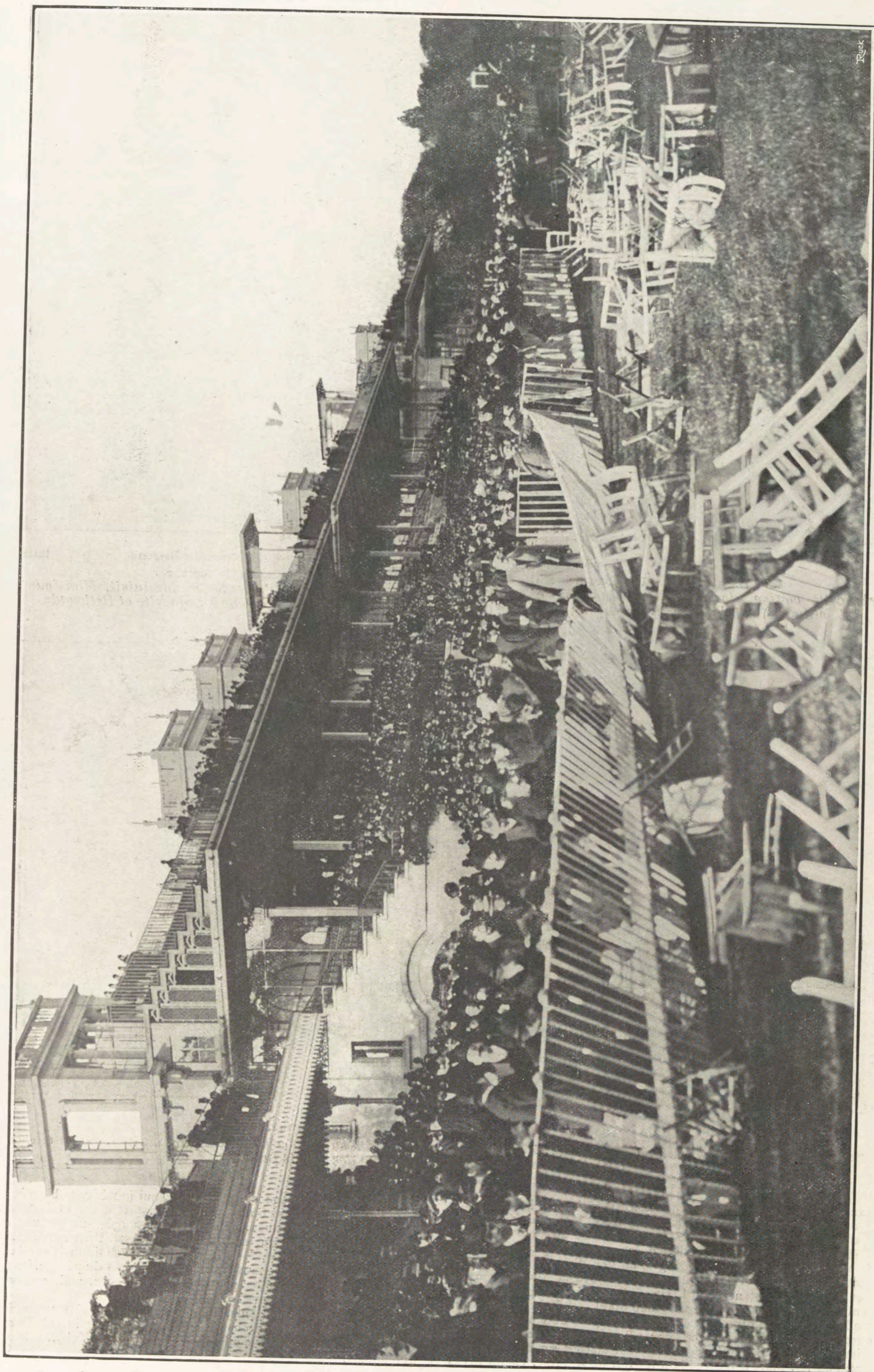
La pelouse envahit le pesage aux cris de : « Remboursez ! Remboursez ! » Les commissaires ne voulant ni désavouer leur starter, ni créer un précédent, furent de fer. Mais il n'est si bon fer qui ne se brise. Ce fut le cas

des barrières du pesage et du pavillon, qui jonchèrent bientôt le sol. Les baraques de la pelouse furent renversées, piétinées, et le feu acheva la besogne. La force armée, débordée, submergée, ne pouvait que laisser faire le flot humain qui grossissait sans cesse. Bien entendu, la réunion hippique fut suspendue. Mais la réunion qui se donnait sur la pelouse et au pavillon continuait, sous les encouragements du pesage, les spectateurs étant unanimes à regretter peut-être les violences, mais surtout à blâmer la désinvolture avec laquelle ils étaient traités.

A la suite de ces incidents, quarante agents et soldats passaient la nuit dans les dépendances du champ de course pour maintenir l'ordre. Aucun manifestant ne songeait d'ailleurs à s'y rendre. Mais... mieux vaut tard que jamais.

J. M.

L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP



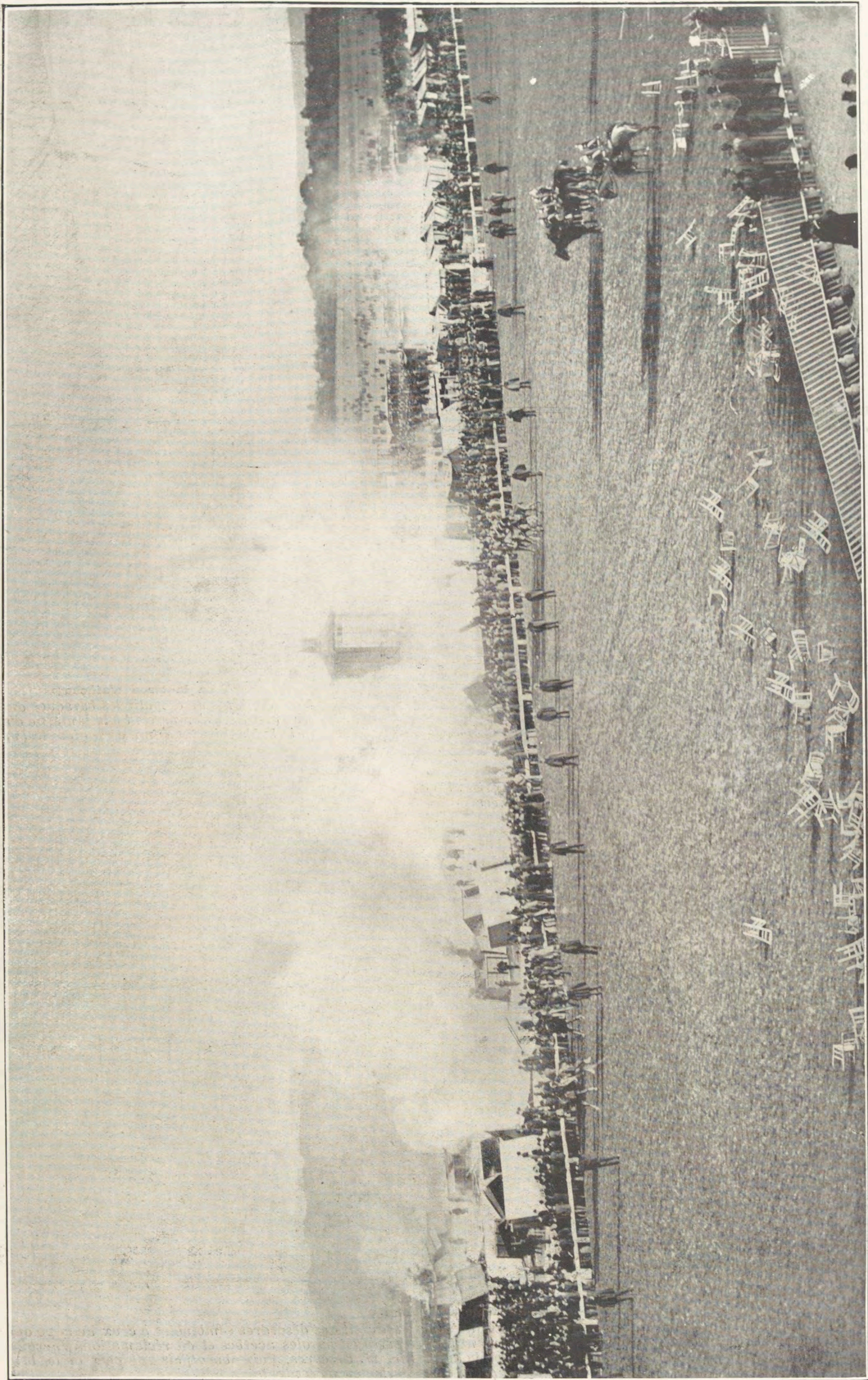
Le pavillon et le pesage pendant l'émeute.

C'est au Pavillon que commença l'effervescence. On jeta d'abord des chaises sur la piste, puis bientôt les grilles cédèrent sous la pression de la foule. Fort heureusement, les choses n'allèrent pas plus loin de ce côté, et c'est sur la pelouse que se produisirent les plus grands dégâts.

Ruek

L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP

La Vie au Grand Air



La pelouse, vue du pesage, pendant l'émeute.

Le service d'ordre était absolument insuffisant pour pouvoir empêcher les incendiaires d'accomplir leur œuvre. Les quelques agents qui avaient tenté de s'y opposer durent se retirer et se contenter de protéger, tant bien que mal, le pesage, avec les dix gardes municipaux qui constituaient toute la cavalerie de la Préfecture.

L'ÉMEUTE DE LONGCHAMP



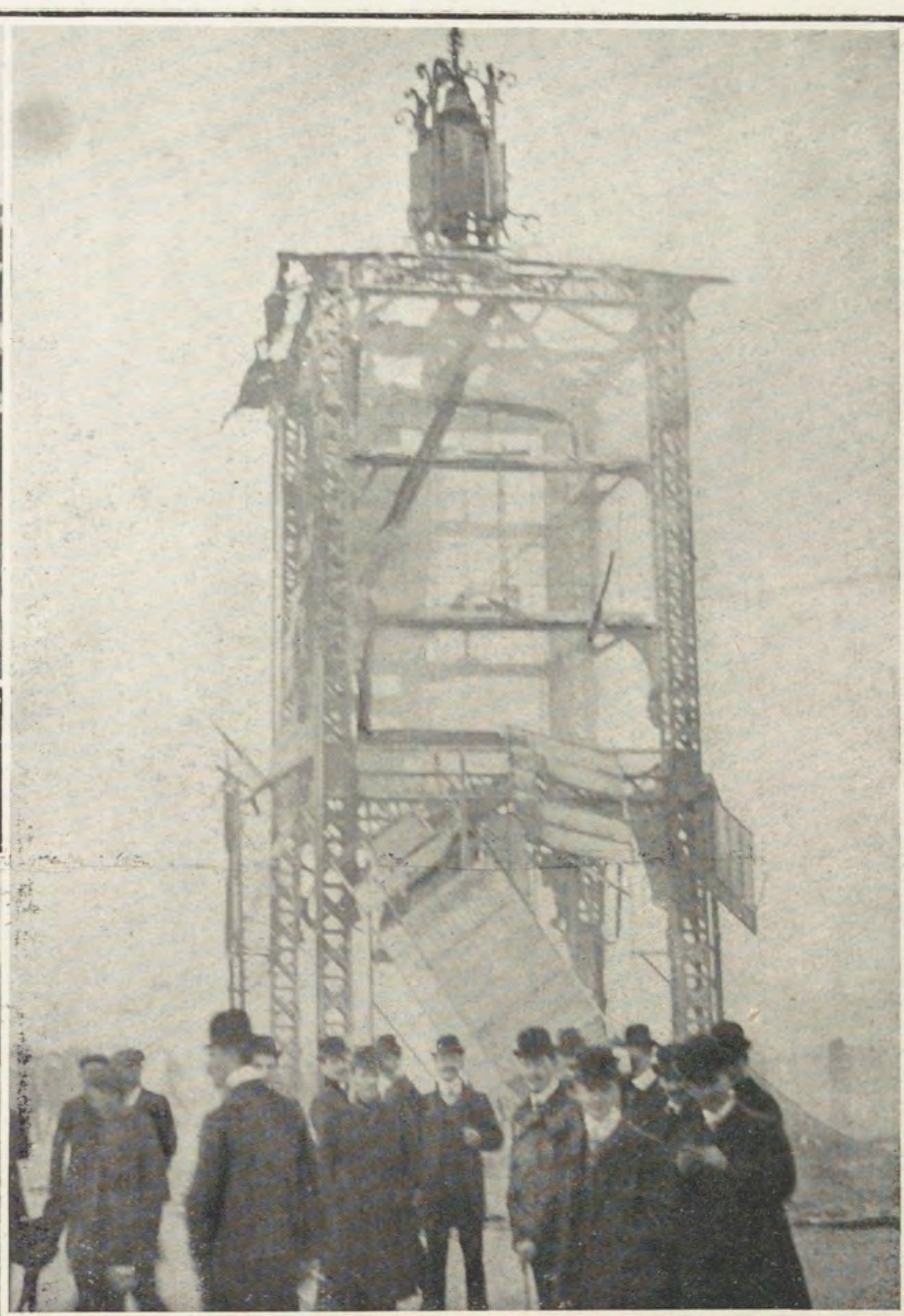
Les municipaux sur la piste.

Les braves gardes municipaux ont fait leur possible pour dégager la piste, mais que pouvaient-ils, à dix, contre des milliers d'exaltés?



La revanche des agents.

Lorsque les renforts parvinrent enfin de Paris, les agents prirent leur revanche, et de nombreuses arrestations furent opérées.



La lanterne d'affichage.

Non contents de démolir les baraques du mutuel, les émeutiers s'en prirent à la lanterne d'affichage, qui brûla bientôt comme un gigantesque brasier.



La foule au pesage.

Au pesage, la foule était houleuse et on put craindre un instant qu'il s'y produisît des désordres semblables à ceux de la pelouse, mais dont les conséquences eussent été bien plus graves. Heureusement tout se passa en paroles acerbes et en réclamations énergiques. Les commissaires en entendirent de dures. On aperçoit, sur notre photographie, M. Descaves, l'aimable officier de paix de la brigade des voitures, très entouré par un groupe de sportsmen mécontents.